

[1970 மார்ச் 31]

(இ) நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,00,36,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.”

DR. H. V. HANDE : To discuss policy I move the following cut motion :

“That the allotment of Rs. 3,00,36,000 under Demand No. 43 Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100.”

THIRU K. RAMAMOORTHY : Sir, to discuss policy, I move the following cut motion :—

“That the allotment of Rs. 3,00,36,000 under Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100.”

திரு. சோ. அழகர்சாமி : தலைவர் அவர்களே, அரசு விரைவு வண்டி நிற்கும் இடங்களான கோவில்பட்டி, சாத்தார் ஆகிய இடங்களில் பயணிகள் தங்குமிடம் அமைப்பது பற்றி விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் படுகின்ற ரூ. 3,00,36,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : தலைவர் அவர்களே, பஸ்களை சரியாக கவனிக்காததால் கண்ட கண்ட இடங்களில் வண்டிகள் நின்றவிடுவதைப் பற்றி விவாதிக்க—

“நிதிக் கோரிக்கை எண். 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் படுகின்ற ரூ. 3,00,36,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நிதிக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவையின் முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்படுகின்றன.

■ 117-121-ம் பக்கங்களில் இரண்டாவது இணைப்பாக கோரிக்கை 2-ன் மீது அமைச்சரின் தொடக்க உரை அச்சிடப்பட்டுள்ளது. 121-127-ம் பக்கங்களில் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகம் பற்றிய குறிப்புரை மூன்றாவது இணைப்பாக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

1970 மார்ச் 21]

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவர் அவர்களே, இந்த மாமன்றத்தின் முன் மூன்று மானியக் கோரிக்கைகளின் * கீழ் சுமார் 23 கோடி ரூபாய் கோரி இந்த மாமன்றத்தின் அனுமதியைப் பெறுவதற்காக இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் இந்த மாமன்றத்தின் முன்னால் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. முன்னதாக சில கருத்துக்களை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்தக் கருத்துக்களை நான் சொல்வதன் மூலம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்குப் பயனுள்ளதாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

1969-70-ம் ஆண்டில் தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் செயல்கள் பற்றிய விரிவானதொரு ஆய்வுரை * மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தனியே வழங்கப்பட்டுள்ளது.

அரசுப் போக்குவரத்து துறை 1,680 ஷெட்யூல்களில் பேருந்துப் பணியை நடத்தி வருகிறது. சென்னை மாநகரில் இயங்கும் போக்குவரத்துப் பணி, புற நகரங்கள், வெளியூர்களில் ஓடும் பேருந்துகள், நீள் தொலைவு விரைவுப் பேருந்துப் பணி ஆகியவை உட்பட City suburban mofussil and long distance express buses மேற்சொன்ன 1680 ஷெட்யூல்களில் 1981 பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. இத்துறை 17,700 பேர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு அளித்துள்ளதுடன் தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து உரிமையாளர் போன்று மாநில அரசுக்கு வரிகளையும், கட்டணங்களையும் செலுத்துகிறது. அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்து 1969-70-இல் வரிகள் மூலமாகவும், கட்டணங்கள் வாயிலாகவும் மாநில அரசுக்குச் செலுத்திய மொத்த தொகை ரூ. 2.62 கோடியாகும்.

அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியின் பெரும்பகுதி சென்னையிலேயே நடைபெறுகிறது. சென்னையில் இப்போக்குவரத்துப் பணியை நான் ஒன்றுக்கு ஏறத்தாழ 10 லட்சம் மக்கள் பயன்படுத்துகின்றனர். இந்த நாட்டின் பிற மாநகரங்களில் போக்குவரத்துப் பணித்தேவையில் பெரும்பகுதி ரயில்வேயின் மூலம் நிறைவு செய்யப்படுகிறது. ஆனால், சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரையில் அரசுப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியைச் சேர்ந்த சென்னை மாநகரக் கிளைப்போக்குவரத்துப் பணி பெரும்பகுதிப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்கிறதென்பது ஈண்டு குறிப்பிடத் தக்கதாகும். பொதுப் போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பயன்படுத்துபவர்களில் 78 சதவீதத்தினர் பேருந்துகளையே பயன் படுத்துகின்றனர் என்றும், எஞ்சிய 20 சதவீதத்தினரே ரயில்களைப் பயன்படுத்துகின்றனரென்றும் நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் (ஹைவேஸ்

* 128-157-ம் பக்கங்களில் நான்காவது இணைப்பாக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா] [1970 மார்ச் 21]

ரிசர்ச் ஸ்டேஷன்) அண்மையில் மேற்கொண்ட ஆய்வினிலிருந்து தெரியவருகிறது. அதனால் இந்த நிறுவனத்திற்கு ஏற்படும் பொறுப்பின் சுமை இயல்பாகவே அதிகமாகிறது. ஒருவர் தனது இல்லத்திலிருந்து பேருந்து வழித்தடம் ஒன்றை அடைவதற்காகக் கடக்க வேண்டிய தொலைவு 2 பர்லாங்கு தொலைவிற்குள் இருக்க வேண்டுமென்று அமெரிக்கா போன்ற முன்னேற்றம் அடைந்துள்ள நாடுகள் கருத்துரை வழங்கியுள்ளபடி பேருந்து வழித்தட அமைப்பு அவ்வளவு நெருக்கமாக அமைந்துள்ளது என்பதும், பல இடங்களில் மேற்குறிப்பிட்ட 2 பர்லாங்கு தொலைவிற்கும் குறைவாக உள்ளதென்றும் தெரிய வருகிறது. பயணிகளுக்கு உள்ள பயன் வசதிகளை மேம்படுத்தும் பொருட்டு அலுவலகங்கள், நிறுவனங்கள், கல்லூரிகள், பள்ளிகள் ஆகியவற்றின் வேலை நேரங்களை வெவ்வேறாக முடிவு செய்து அரசு இப்பொழுது ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இந்த ஆணை செயல்படுத்தப்படுகிற நேரத்தில், நெரிசல் குறைந்து பயணிகள் வசதியாகப் பயணம் செய்யமுடியும் என்று நம்புகிறேன்.

நெரிசல் நேரச் சிக்கலுக்குத் தீர்வு காண இத்துறை சில நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது. போக்குவரத்துப் பணி பல திசைகளில் பரவியுள்ளதாலும், பெருமளவுப் பயணிகள் குறிப்பிட்ட கால அளவுக்குள் பல்வேறு இடங்களுக்கு எடுத்துச் செல்லப்பட வேண்டியுள்ளதாலும், அதிக அளவு பயணிகளை எற்றிச் செல்லத் தக்க பேருந்துகளை விடுவது ஒன்றுதான் இச்சிக்கலுக்குத் தீர்வு காண்பதற்கான ஒரே ஒரு வழியாகும். ட்ரெப்டிலர் பஸ்ஸஸ், தொடர்வண்டிப் பேருந்துகள் 71, 21-15, 18 ஆகிய வழித்தடங்களில் விடப்பட்டுள்ளன. இதனால் முக்கிய சாலைகளில் நெரிசல் நேரத்தில் பேருந்துகளில் நெரிசல் ஓரளவுக்குக் குறைந்துள்ளது. சென்னை மாநகரில் இரண்டு அடுக்குப் பேருந்துகளை விடுவதற்கான செயற்குறிப்பு அரசின் ஆலோசனையில் இருந்து வருகிறது. அத்தகைய பேருந்து ஒன்று கட்டப்பட்டு வருகிறது. இச்சோதனை நடவடிக்கைக்கு வெற்றி கிட்டுமாயின் இரண்டு அடுக்குப் பேருந்துகள் பல சென்னை மாநகரில் விடப்படும். நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்துச் சிக்கலுக்குத் தீர்வுகாண இது பெருமளவில் உதவும்.

சென்னை-திருச்சி, சென்னை-மதுரை வழித்தடங்களில் இதுவரை ஓடிக் கொண்டிருந்த ஓரடுக்குப் பேருந்துக்கு பதிலாக, இரண்டு அடுக்குப் பேருந்துகள் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்றன. சென்னை-திருச்சி வழித்தடத்தில் முன்னர் ஓரடுக்குப் பேருந்து ஒருமுறை தான் பயணம் செய்ய முடிந்தது. இப்பொழுது புதிய வகைப் பேருந்து நாள் ஒன்றுக்கு இவ்வழித் தடத்தில் இருமுறை பயணம் செய்கிறது. சீர் வசதிகள் செறிந்த 71 இருக்கைகள் அமைந்த இவ்வகைப் பேருந்துகள் ஒரு நாளில் 400 மைல் கடக்கத்தக்க திறனுள்ளவையாகும். பேருந்துக் கட்டணம் மூன்றாவது வகுப்பு

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

ரயில் கட்டணத்தை விடக் குறைவாக இருப்பினும், இப்போக்கு வரத்துப் பணியிலிருந்து இத்துறைக்கு ஆதாயம் கிடைக்கிறது, என்பது இங்கு குறிப்பிடத்தக்கதாகும். நாலு பேருந்துகள் இரவில் இயக்கப்படுகின்றன. பயண நேரமும் குறைக்கப் பட்டுள்ளது. இப்பேருந்துப் பணியை மக்கள் பெரிதும் விரும்பி வரவேற்கின்றனர். தேய்மான சதவீதம் 100 சதவீதமாக இருப்பினும் 10 இரண்டடுக்குப் பேருந்துகளினால் மட்டும் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 6 லட்சம் ஆதாயம் கிடைக்குமென்று எதிர்பார்க்கப் படுகிறது.

1966-67-ம் ஆண்டில் இத்துறைக்கு ரூ. 61 லட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டுள்ளதை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, அடுத்து வந்த ஆண்டுகளில் இந்த நஷ்டம் படிப்படியாகக் குறைக்கப்பட்டு இருப்பதும், 1969-70-ம் ஆண்டில் நஷ்டம் ரூ. 20.45 இருக்குமென்று மதிப்பிடப்படுகிறது. நஷ்டம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று இந்த அம்சத்தை உறுப்பினர்கள் பாராட்டுவார்கள் என்று நம்புகிறேன். நடப்பாண்டில் நஷ்டத்தைப் பரிசீலனை செய்யும் போது, நாட்படி வீதங்கம் 15-2-1969 முதற்கொண்டு உயர்த்தப்பட்டதால் ஏற்பட்ட செலவு அதிகரிப்பின் காரணமாக சென்ற ஆண்டுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கையில் ரூ. 13 லட்சம் செலவு ஏற்பட்டது. டயர்களின் விலையேற்றத்தினால் ரூ. 4 லட்சம் செலவு அதிகரித்தது. லாப்ரிகண்ட்ஸ், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் ஆகியவற்றின் விலையேற்றம் வேறு. இந்த அதிகரிப்புகள் ஏற்படாவிடில் சென்ற ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தை நாம் எதிர் பார்த்ததைப் போல் இந்த ஆண்டில் இத்துறைக்குச் சற்று ஆதாயம் கிடைத்திருக்கும்.

தொழிலாளர் உறவுகள் : தொழிலாளருடன் இணக்கமான உறவு களைப் பேணி வருவதில் இத்துறை தன்னால் இயன்ற முயற்சிகளை யெல்லாம் செய்து வருகிறது. பிற அரசு ஊழியர்களுக்கு ஒவ் வொரு முறையும் படிகள் அதிகரிக்கப்படும்தோது இவர்களுக்கும் அதற்கு நிகராகப் படிகள் உயர்த்தப்படுகின்றன. தவிர, இத் துறையில் தொழிலாளர்களுக்குச் சிறப்பு அனுசூலங்களும் அனும திக்கப்படுகின்றன. சென்னை மாநகர வழித்தடங்கள் அனைத்திலும் செல்வதற்கான அனுமதிச் சீட்டுகள், வருகைப் பூரிப்பு ஊதியம் Attendance Bonus ஊக்கமளிப்பு பூரிப்பு ஊதியம் Incentive Bonus பொழுது போக்கு வசதிகள், குடும்பப் பொருள்கள் வாங் குவதற்கு ஆகக் கடன் வசதிகள், இலவச நிகராடைகள் முதலியன மேற்குறிப்பிட்ட சிறப்பு அனுசூலங்களில் அடங்கும்.

இத்துறை நஷ்டத்தில் செயல்பட்டு வந்தபோதிலும் உயர் அதிகாரக் குழுவின் பரிவுரைகளை இத்துறை தாராள மனப்பான்மையுடன் ஏற்றுக் கொண்டு தொழிலாளர்களுக்கு அதிக நன்மைகளை வழங்கியுள்ளது. நாட் படிகளைப் பொறுத்தவரையில் மட்டுமே, 46 சதவீத அதிகரிப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வகையில் மட்டும்

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்காட்சா] [1970 மார்ச் 21]

இத்துறைக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 26 லட்சம் செலவு ஏற்பட்டுள்ளது. அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அண்மையில் வழங்கப்பட்ட ரூ. 10 சிறப்பு இழப்பீட்டுப்படி இந்த துறையைச் சேர்ந்த தொழிலாளர்களுக்கும் பொருந்தும். இவ்வகையில் இத்துறைக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 20 லட்சம் செலவு ஏற்படும்.

இத்துறையைச் சேர்ந்த செண்ட்ரல் ஓர்க்ஷாப், தொழிற்சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டங்களின் கீழ் தேசியக் காப்புப் பரிசையும், National Safety Award மாநில காப்புப் பரிசையும் State Safety Award பெற்றுள்ளது. செயலிலுள்ள மூன்று காப்புத் திட்டங்களில் இரு திட்டங்களின் கீழ் நம் துறைக்குப் பரிசு வழங்கப்பட்டுள்ளது. அந்த இரு திட்டங்களும், 1. மிகக் குறைவான விபத்துக்கள் நடந்தமை, 2 விபத்துக்கள் நிகழாத கால அளவு அதிகமாக இருந்தமை. சான்றிதழ்களையும், சுழல் கேடயத்தையும் தவிர, மத்திய அரசு ரொக்கமாக ரூ. 5,000 மும், மாநில அரசு ரொக்கமாகவும் ரூ. 2,000-மும் பரிசுகள் வழங்கி உள்ளன.

குருடர்கள் உட்பட முடவர் பலரைக் கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளாகப் பணியில் இருத்திவரும் தனிச் சிறப்பு இத்துறையைச் சாரும். இதற்காக இத் துறைக்கு certificate of recognition அளிக்கப் பட்டுள்ளது. இத்துறைத் தொழிலாளர்கள், விளையாட்டுப் போட்டிகளிலும் ஆடித்த அக்கறை காட்டி வருகின்றனர். ஹாக்கி, வாலிபால், கால்பந்து போன்ற ஆட்டங்களில் திறமை மிக்க விளையாட்டுக் குழுக்கள் இத்துறையிலுள்ளன. மேலும், கேரம் விளையாட்டில் அனைத்திந்திய நிலையில் புகழ்பெற்ற இரண்டு விளையாட்டுக்காரர்களும் இத்துறையிலுள்ளனர்.

சென்னைமாநகரப் பணிமனைகளும், வெளியூர்ப் பணிமனைகளும்: சென்னை மாநகரில், மாதவரத்தில் புதிய பணிமனை ஒன்று கட்டப்பட்டுள்ளது. இது விரைவில் செயல்படத் தொடங்கும்; தலைமைப் பணிமனைகளில் இரவு நேரங்களில் நெரிசலைத் தவிர்ப்பதற்காகவும், பேருந்துகளைச் சிறந்த முறையில் பேணிவர வகைசெய்யவும், மந்தைவெளி, காந்திநகர், நியாகராய நகர், ஆகிய இடங்களில் துணைப்பணிமனைகள் தொடங்கப்பட்டுள்ளன. அடுத்த ஆண்டில், அசோக் நகர், பெரம்பூர், அண்ணா நகர், ஆகிய இடங்களில் தொடங்கப்படலாம். ஆதாயமற்ற வகையில் சில வழித்தடங்கள் செயல்படுவதனால், ஏற்படும் விரயத்தை, இயன்ற அளவு குறைக்கும் நோக்குடன், சில பணிகளின் ஆதாயத் தன்மைபற்றி இந்த ஆண்டில் ஆய்வு செய்யப்பட்டது. அந்த ஆய்வின் அடிப்படையில் வழித் தடங்களில் சில சீரமைக்கப்பட்டன; சில மாற்றியமைக்கப்பட்டன.

தொழில் நுட்பப் பணியாளர் அமைப்பை எடுத்துக் கொண்டால், வண்டிகளைப் பேணுதல், செப்பணிடுதல் சென்ற ஆண்டைவிட இந்த ஆண்டில், கணிசமான அளவிற்கு மேம்பாட்டைத்துள்ளது.

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

இத்துறையில் உள்ள வண்டிகளில் 86 சதவீதத்துக்கும் மேற்பட்ட வண்டிகள் பயன்படுத்தப்பட்டு வந்துள்ளன. இத்துறை போன்ட் பெரிய நிறுவனங்களுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கையில், அவற்றிற்கு நிகராக இத்துறைப் பேருந்துகளின் டயர்-மைல் அளவு, எரி பொருள் பயன், மின்கலங்கள் இயங்கும் காலஅளவு ஆகியவை அமைந்துள்ளன. சில நேர்வுகளில், அவை சராசரி அளவைவிட மிக அதிகமாகவே உள்ளன. இவ்வாறு, கவனமாகப் பேணிவந்த தன் பலனான, கிலோமீட்டர் ஒன்றுக்காகும் செலவு 98 காசு ஆகக் குறைக்கப்பட்டு உள்ளது. ஆனால், பல நேர்வுகளில் இச்செலவு சராசரியாக ஒரு ரூபாயும் அதற்கு மேற்பட்டும் உள்ளது என்பது இங்கு குறிப்பிடத்தக்கதாகும். பிற மாநிலங்களுக்காக வண்டிக் கூடுகள் தயாரிக்கும் பணியையும் (body building) இத்துறை மேற்கொண்டு வருகிறது. வண்டிக் கூடுகளை நாம் மற்றவர்களைவிடக் குறைந்த விலையில் தயாரிக்க இயல்வதால் நிறைந்த ஒப்பந்தப் புள்ளிவிவர அடிப்படையில், இதற்கான ஆணைகள் தமக்கு அனுப்பப்படுகின்றன.

இத்துறைக்கான பயணச் சீட்டுக்களை அரசு அச்சகத்திடமிருந்து பெறுவதில் உள்ள இடர்பாடு இந்த ஆண்டு நம் நாட்டத்தை ஈர்த்த மற்றொரு சிக்கலாகும். இத்துறைக்குத் தேவைப்படும் பயணச் சீட்டுகளின் எண்ணிக்கை நாளுக்கு நாள் பெருகிவருகிறது. இத்தேவை அளவை நிறைவுசெய்யும் அளவில் அரசு அச்சகத்தின் உற்பத்தித் திறன் அமையவில்லை. எனவே, பயணச் சீட்டுகளைப் பொறுத்தவரையில், தேவையளவும், சீட்டுகள் அச்சிடப்படும் அளவும் சரிக்கட்டிக் கொண்டு போயின. பம்பாய் மின் வழங்கு போக்குவரத்து நிறுவனத்திடமிருந்து பயணச் சீட்டுகளைப் பெறுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. ஒரு திங்கள் கால அளவுக்குப் பயன்படத் தக்க பயணச் சீட்டுகள் அந்த நிறுவனத்திடமிருந்து பெறப்பட்டன. பயணச் சீட்டுகளைத் தொடர்ந்து வழங்கத் தங்களால் இயலாது என அவர்கள் அறிவித்தமையால், திங்கள் தோறும் 300 லட்சம் பயணச் சீட்டுகள் அச்சடிப்பதற்கான, டெல்லி போக்குவரத்து நிறுவனத்துடன் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. தனியார் அச்சகங்களுடன் பேச்சு வார்த்தைகள் நடத்தப்பட்டு, நிலைமையைச் சமாளிக்க புகழ்பெற்ற அச்சகங்களிடமிருந்து ஓரளவு பயணச் சீட்டுகள் அச்சடித்துப் பெறத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இச்சிக்கலுக்கு நிலையான தீர்வுகாண்பது பற்றியும் இத்துறை அலோசித்து வருகிறது. இத்துறை தனக்கென்று அச்சகம் ஒன்றைத் தொடங்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதற்கு நடப்பு அண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. அதோடு அரசு அச்சகத்தை பெரிது செய்துகொள்ளலாம் என்றும் ஆய்வில் இருக்கிறது.

வழக்கமாகத் தயாரிக்கப்படும் வரவு-செலவுத் திட்டத்தைத் கவிர, செயல் அடிப்படை வரவு-செலவுத் திட்டம் (Performance Budget) ஒன்றைத் தயாரிக்கும் துறைகளில் ஒன்றாக, இத்துறை

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா] [1970 மார்ச் 21]

தெரிந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளது. இத்துறை செயல்படும் முறையை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் ஆழ்ந்து பரிசீலனை செய்யவும், முடிவு செய்யப்பட்ட குறிக்கோள் அளவுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கையில், அதன் சாதனை எத்தகையது என்று ஆய்ந்து பார்க்கவும் இத்தகைய திட்டம் உதவும்.

இந்த நிறுவனம் ஆற்றியுள்ள பணியின் பலன்களைச் சீர்தூக்கிப் பார்க்கையில், ஒரு முக்கியமான கூறு கருத்தில் கொள்ளப்பட வேண்டும். பொது மக்களுக்குப் பணியாற்றுவதே இத்துறையின் முக்கிய நோக்கமாகும் என்பதே அக்கூறு ஆகும், a public utility service. 100-க்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் ஆதாயமற்ற வகையில் அமைந்துள்ளன. மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்ற தலையாய நோக்கத்துடனேயே இப்பேருந்துப் பணிகள் நடத்தப்படுகின்றன என்பதை மறந்து விடலாகாது. இத்துறையில் எவ்வளவு குறைகள் இருந்தாலும், இது இம்மாதில மக்களுக்குப் பயன்தரும் வகையில் மற்றோர் ஆண்டு பணியாற்றியுள்ளது என்பதை நடுநிலையில் நின்று சீர்தூக்கிப் பார்க்கும் எவரும் ஒப்புக் கொள்ளத் தயங்க மாட்டார் என்று நான் நம்புகிறேன்.

கனம் உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை தருவார்கள் என்று நான் எதிர்பார்க்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை எப்பொழுதும், கடுமையான விமரிசனத்திற்கு ஆளாகியிருக்கிறது. ஆகவே, நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களைக் கேட்டுக் கொள்வது கோபத்தைக் குறைத்து பயனுள்ள கருத்துக்களை அதிகமாக சொல்லவேண்டும் என்று.

போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரை அதிகமான ஒத்துழைப்பு தொழிலாளர் பக்கத்திலேயிருந்து வரவேண்டியிருக்கிறது. எனவே தொழிலாளர் தலைவர்களும் தங்கள் மேலான கருத்துக்களை சொல்லி போக்குவரத்துத் துறையின் மேம்பாட்டுக் காக ஒத்துழைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய முன்னுரையை இத்துடன் முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உறுப்பினர்களுக்கு ஒரு வேண்டுகோள். நமக்கு இப்பொழுது இருக்கின்ற நேரம் மூன்று மணிக்கும் 10 நிமிடம் குறைவாகத் தான் இருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும், எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்களும் பேசுவதற்கு 1½ மணி நேரமாவது வேண்டியிருக்கும். அந்த அளவிலே மற்றவர்கள் பேசுவதற்கு 1½ மணி நேரத்தான் இருக்கிறது. 14 உறுப்பினர்கள் பெயர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். எனவே 14 உறுப்பினர்களுக்கும் பங்கிட்டால், இடையிடையே வரும் குறுக்கீடுகளுக்கும் 'ரிசர்வ்' லே வைத்துக்கொண்டால் 5 நிமிடங்களுக்கு மேல் உறுப்பினர்களுக்கு கொடுக்கமுடியாது. ஒன்று உறுப்பினர்கள் 5 நிமிடங்களுக்குள் முடித்துக் கொள்ளவேண்டும்.

1970 மார்ச் 21]

[போவைத் தலைவர்]

இல்லை என்றால் 12 மணிக்கு எந்த உறுப்பினர் பேச்சை நிறுத்து கின்றாரோ, அந்த அளவோடு மற்றவர்களுக்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் போகும். ஆகவே உறுப்பினர்கள் 5 நிமிடத்திற்கு மேல் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM: Thiru N. Kasiraman is winding up the debate on behalf of the Opposition and not the Leader of the Opposition.

THIRU T. MARTIN : Mr. Speaker, Sir, we have given the names of three members to speak on behalf of our Party. You kindly give me ten minutes more and take away ten minutes from the time allotted for Mr. N. Kasiraman.

திரு. மு. மார்டின் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டி சட்டம், போக்குவரத்து திட்டங்கள், சாலைப் போக்கு வரத்து திட்டங்களுக்கான மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது எங்களுடைய கட்சியின் சார்பாக கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களை நூட்டி என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றை இந்த அவையில் வைக்க விரும்புகிறேன்.

இந்த மானியக் கோரிக்கையை வைத்த நேரத்தில் மொத்தத்தில் 20.45 லட்சங்கள் நஷ்டம் என்று காட்டப்படுகிறது. இந்த நஷ்டத் தைப் பார்க்கிறபோது தனித் தனியாக, 1968-69-ல் இருந்ததைவிட 1969-70-ல் ஏன் இந்த நஷ்டங்கள் எந்த இனங்களில் ஏற்படுகின்றன என்று பார்க்கிறபோது சென்னையைப் பொறுத்த மட்டில் மெட்ராஸ் பிராஞ்சில் 1969-70-ல் 29.37 லட்சம் நஷ்டம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதற்கு அடுத்தபடியாக கன்னியாகுமரி பிராஞ்சில் 1.51 லட்சம் நஷ்டமாக எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. ஆனால் அதே கன்னியாகுமரி பிராஞ்சில் கடந்த ஆண்டு, 1968-69-ல் 4.44 லட்சம் லாபம் வந்திருக் கிறது. ஆனால் அந்த விதமாக லாபம் வந்த ஒரு இடத்தில் 1.51 லட்சம் நஷ்டம் வரக் காரணம் என்ன? நஷ்டம் ஏன் எதிர் பார்க்கப்படுகிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் தெளிவு படுத்த வேண்டும். அதே நேரத்தில் ஏதோ ஊழியர்களுக்கு சம்பளம் அதிகமாகக் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. எனவே இந்த நஷ்டம் என்று அவர்கள் குறிப்பிடுவார்களேயானால், அதேபோல் ஊழியர் களுக்கு அதிகமான சம்பளம் சென்னையிலும் கொடுக்கப்படுகிறது. சென்னையிலே அந்தவிதமாகக் கொடுக்கப்படும் 1968-69-ல் 44.37 லட்சம் நஷ்டம் இருந்தது. இப்போது 23.37 லட்சமாக நஷ்டம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவர ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, குரோம்பேட் பணிக்களரியில் கடந்த ஆண்டு 4.11 லட்சம் லாபமாக இருந்தது. இப்போது 39,000 விரயம் எதிர் பார்க்கப்படுகிறது. ராணித்தோட்டம் களரியிலும் இந்த ஆண்டு 1.30 லட்சம் விரயம் காட்டப்படுகிறது. இதைப் பார்க்கிறபோது

[திரு. டி. மார்டின்]

[1970 மார்ச் 21]

தான் உண்மையில் எனக்கு ஒரு ஆச்சரியம் ஏற்படுகிறது. கடந்த பட்ஜட் கூட்டத்தொடரில் இந்த போக்குவரத்து துறையை எடுத்துக்கொண்ட அமைச்சர் அவர்கள் இரண்டு கோடி ரூபாய் லாபம் காட்டுவேன் என்று கூறினார்கள். பாவம், இப்போது இருக்கின்ற அமைச்சர்—சாதிக் பாஷா அவர்கள்—இப்பொழுதுதான் பொறுப்பேற்றியிருக்கிறார்கள். ஆனால் இவர்களுக்கு முன்னாலே அந்தத் துறையை நிர்வகித்த அமைச்சர் அவர்கள் இரண்டு கோடி தருவேன் என்று சொன்னார்கள். அந்த இரண்டு கோடி தருவேன் என்று சொன்ன அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது விவாதம் நடக்கிறபோது இருப்பார்கள் என்று நினைத்தேன். பாவம், அவர்கள் இல்லை. ஆனால் அவர்கள் அதற்கான ஒரு காரணத்தை இப்பொழுது இருக்கின்ற அமைச்சர் அவர்களிடம் சொல்லி இருப்பார்கள். இரண்டு கோடி லாபம் எங்கே போயிற்று? அவர்கள் ஒரு திட்டம் கொடுப்பேன் என்று சொன்னார்களே? அந்தத் திட்டத்தையும் முதல் மந்திரியிடந்தான் கொடுப்பேன் என்று சொல்லி, அந்தத் திட்டத்தைக் கொடுத்தார்களே? அது என்ன ஆயிற்று? ஆனால் மக்கள் மன்றத்திலே என்ன பேசுகிறார்களென்றால், இவர் ஒரு திட்டத்தைக் கொடுத்தாராம், என்ன திட்டம் கொடுத்தார் என்றால், 51% தனியார் துறை ஷேர்களும், 49% கவர்ன்மென்ட் ஷேர்களும் வைத்து இதை ஒரு கார்ப்பரேஷனாக மாற்றவேண்டும் என்ற திட்டத்தைக் கொடுத்ததாகவும், அந்தத் திட்டத்தை முதலமைச்சர் ஏற்றுக்கொள்ளாததாகவும், அதன் காரணமாக அந்தத் துறை அவரிடமிருந்து பறிக்கப்பட்டதாகவும் மக்கள் மத்தியில் பேசப்படுகிறது. எனவே இதற்கு விரிவான விளக்கம் தேவை. ஒரு தகுதியான அமைச்சரை, இரண்டு கோடி லாபம் காட்டுவேன் என்று சொன்னவரை நீக்கி விட்டு இங்கே இந்த அரசு நஷ்டத்தைக் காட்டுமேயானால், மக்கள் நிச்சயமாகக் குறைபட்டுக்கொள்வார்கள் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மேலும், அந்த அமைச்சர் இரண்டு கோடி லாபம் காட்டுவேன் என்று சொன்னபோது எல்லோரும் நம்பினோம். காரணம், சிங்கப் பூரிலேயிருந்து வந்து கையினாலேயே வாஷ் அறைத்து பேப்பரை வைத்து ஒரு பெரிய பத்திரிகையை லாபகரமாக நடத்தினார். எனவேதான் லாபம் கொண்டவருவார் என்று எல்லோருக்கும் நம்பிக்கை ஏற்பட்டது. நான் பழைய டிரான்ஸ்போர்ட் அமைச்சரை இந்த மாதிரி இவர் இரண்டு கோடி லாபம் காட்டுவேன் என்கிறாரே, காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்தில் நஷ்டத்தைக் காட்டி விட்டார்களே என்று கேட்டபோது, அவரிடம் ஏதாவது விஞ்ஞானம் இருக்கலாம், அந்த விஞ்ஞான முறைப்படி லாபம் கொண்டவந்தாலும் கொண்டவரலாம் என்றார்கள். ஆனால் விஞ்ஞானத்தையும் காணோம், லாபத்தையும் காணோம். மக்கள்தான் மிகவும் வருத்தப்படுகிறார்கள்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. டி. மார்டின]

அடுத்தபடியாக, பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னையிலே சில வழித்தடங்களை நிறுத்திவிட்டார்கள். 5-ஏ பாரிமுனை-அபிராம புரம், 5-சி மயிலாப்பூர்-சைதாப்பேட்டை, 5-ஜி அடையாறு-பாரி முனை, மற்றும் 12-டி, 12-ஜி இந்த வழித்தடங்களையெல்லாம் திடீரென்று நிறுத்தி விட்டார்கள். சென்னையிலே இந்த பஸ்களையெல்லாம் நிறுத்தியதற்குக் காரணம் மக்கள் பலவிதமாக எண்ணிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த பஸ்களை நிறுத்தியது மயிலாப்பூர் பகுதியில் உள்ள மக்களை பெரிதும் துன்பத்திற்கு ஆளாக்கியிருக்கிறது. இந்த பஸ்களை நிறுத்திய காரணத்தால் பள்ளிக்கூடம் செல்வதற்கு பிள்ளைகள் எல்லோரும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். மயிலாப்பூர் தொகுதி மக்களை பழிவாங்கவேண்டும் என்ற நோக்கத்துக்காகத்தான் டிரான்ஸ்போர்ட் அமைச்சர் செய்கிறார்கள் என்று மக்கள் பேசிக்கொள்கிறார்கள். என்னிடமும் இதைச் சொன்னார்கள். நான் சொன்னேன், அரசாங்கத்தில் இருக்கிறார்கள். கழக ஆட்சி அரும்பு ஆட்சி என்பார்கள். அரும்பு உதிர்ந்தாலும் ஒரு வாகும் என்பார்கள். அவர்களிடம் சொல்லுங்கள் என்றேன். அவர்கள் அமைச்சரிடம் சொன்னார்களோ, இல்லையோ, நிச்சயம் சொல்லியிருப்பார்கள். அவர்களும் இந்தக் கோரிக்கையை ஆதரிப்பார்கள். ஆளுங்கட்சியிலேயிருந்து இதை ஆதரிக்கவேண்டும். இந்த பஸ்களை உடனடியாக திரும்பவும் கொண்டு வரவேண்டும்.

12-டி, ஜி வழித்தடங்களை நிறுத்தியது சேன்தோம் பகுதியில் உள்ள எல்லா பள்ளிக்கூட பிள்ளைகளையும் பாதித்திருக்கிறது என்பதைக் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாணவர்களுக்கென்று தனியாக விடப்பட்டிருந்த பஸ்களை நிறுத்தியது நிறைய பாதித்திருக்கிறது. இந்த பஸ்களை திரும்ப அனுமதிக்கவேண்டும். ஏதோ கல்லூரிகளுக்கு கொடுத்து விட்டோம் சில பஸ்களை என்று தட்டிக்கழிக்கக் கூடாது, கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நியூஸ்பேப்பர் எடுத்துச்சென்ற வகையில் ஒரு டெப்போவில் இருந்து மட்டும் 18,000 ரூபாய் அரசுத் துறைக்கு வரவேண்டிய பணம் வராமல் இருக்கிறது. ஏன் அதை வசூலிக்காமல் இருக்கிறார்கள்?

அடுத்தபடியாக அவுட் ஏஜன்சி வகையில் 15,000 வராமல் இருக்கிறதே, ஏன் அதை முறைப்படி வசூலித்து இருக்கக்கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக பாட்டரி வாங்கியதிலே இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மென்ட்டுக்கு 32,000 ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, பேன்கள் வாங்கியதிலே 73,000 ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

[திரு. டி. மார்டின்]

[1970 மார்ச் 21]

அடுத்தபடியாக, சென்னையிலே உள்ள டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மென்டில் உள்ள ஃபேர் பிரைஸ் ஷாப்பில் 1967-68, 1968-69-ல் ஏற்பட்டிருக்கிற நஷ்டம் 73,000, அதிகாரிகள் என்ன செய்கிறார்கள், ஏன் இந்த விரயம் ஏற்படுகிறது, இவ்வளவு பெரிய திறமையான அமைச்சர் அதை நிர்வகிக்கிறபோது, இப்படிப்பட்ட நஷ்டங்கள் எல்லாம் ஏற்படலாமா என்று மக்கள் கேட்கிறார்கள்.

மேலும் சென்னையிலே ஓடுகின்ற பஸ்கள் மிகவும் பராமரிப்பு இல்லாத முறையில் இருக்கின்றன. அநேக வண்டிகளுக்கு உட்காருவதற்கு இருக்கை இல்லாமல், குஷன் இல்லாமல், மக்கள் இன்னல்பட்டு பிரயாணம் செய்ய வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. அடிக்கடி இந்த பஸ்கள் நிறுத்தக்கூடிய இடத்தையும் மாற்றிவிடுகிறார்கள். குறிப்பாக, 3, 3-ஏ பஸ்கள் ஐகோர்ட்டுக்கு முன்பாக நிறுத்தப்பட்டு வந்தன. வயதான வழக்கறிஞர்கள் உயர்நீதி மன்றத்துக்கு வருபவர்களுக்கு வசதியாக இருந்தது. ஆனால் அந்த பஸ்களை இப்பொழுது அப்பால் வெகுதூரம் தள்ளி நிறுத்திவிடுகிறார்கள். அவர்கள் வருவதற்கும், மழை நேரங்களிலும் மிகவும் கஷ்டப்பட வேண்டியிருக்கிறது.

(The time bill was rung.)

THIRU T. MARTIN : We share the time allotted to our party.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : 12 மணிக்கு முடிக்கவேண்டும். அதை நீங்கள் உங்களுக்குள்ளே பங்கிட்டுக் கொள்ளவில்லை.

THIRU T. MARTIN : I want to know how much time you are going to allot to me from out of the time allotted to Mr. Kasiraman. We make a joint request to the Speaker. After all the Speaker is here to adjust. I will not consume all the time given to my party. You please give me five or ten minutes and we will adjust.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் பேசுங்கள்.

திரு. டி. மார்டின் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அரசு பேருந்துகளையெல்லாம் நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்று சொல்வது பெயருக்கே தவிர, லேறு இல்லை. திருநெல்வேலியிலிருந்து நாகர்கோயிலிலுக்குச் செல்லும் பஸ்களில் அநேக பஸ்கள் வழியில் பிரேக் டவுன் ஏற்பட்டு நிற்பதை எல்லோரும் பார்த்து வருகிறார்கள்.

இன்னும் ஒரு முக்கியமான விஷயத்தைப்பற்றி இந்த ஆய்வுரையில் ஒன்றும் குறிப்பிடப்படவில்லை. கடந்த ஆண்டில் ஏற்பட்ட போக்குவரத்து விபத்துக்கள் எத்தனை? போக்குவரத்து விபத்துக்களில் இறந்தவர்கள் எத்தனை பேர்? அப்படி இறந்தவர்களுக்குக் கொடுத்த நஷ்டஈடு எவ்வளவு? கடந்த ஆண்டைவிட இந்த ஆண்டு விபத்துக்கள் அதிகமாகியிருக்கின்றன என்று

1970 மார்ச் 21]

[திரு. டி. மார்டின்]

சொல்லப்படுகிறதே, அதற்குக் காரணம் என்ன? இவைகள் எல்லாம் ஆய்வுரையில் காணப்படவில்லை. அரசாங்கப் பேருந்துகள் எல்லாம் சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லை. பிரேக் போட்டால் பிரேக் பிடிக்க மாட்டேன் என்கிறது என்று டிரைவர்கள் கூறுகிறார்களே, அவற்றை ஏன் பராமரிக்கவில்லை? மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இவற்றிற்கெல்லாம் பதில் கூறவேண்டும் என்று எதிர்பார்க்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, அரசாங்கப் பேருந்துகளில் பிரயாணம் செய்கிறவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்பட்டு பிரயாணம் செய்கிறார்கள். மழைக் காலங்களில் பிரயாணம் செய்யும்போது, பஸ்ஸின் உட்பாகத்தில் எல்லாம் மழைநீர் 'ஷவர்பாத்' மாதிரி பிரயாணிகளின்மீது பெய்யும் அளவுக்கு பஸ்கள் இருக்கின்றன. இந்தக் குறைபாடுகளை யெல்லாம் நிவர்த்தி செய்ய வேண்டியது அரசின் கடமையாகும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

நாம் நிலத்திற்கு உச்சவரம்பு கொண்டுவந்துவிட்டோம். நிலத்திற்கு உச்சவரம்பு கொண்டுவந்தது பாராட்டக்கூடிய செயல்தான். அதேபோல பத்து பஸ்களுக்கு மேல் இருக்கக்கூடாது என்று உச்சவரம்பு ஒன்றை கொண்டுவந்தால், அதை எங்கள் கட்சி ஆதரிக்கும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். இந்த ஆண்டில் ஏதாவது புதிய திட்டம் கொண்டுவருவார்கள் என்று எதிர்பார்த்தோம். எதுவும் இல்லை. அடுத்தமுறையாவது உச்சவரம்பு திட்டத்தைக் கொண்டுவருவார்கள் என்று எதிர்பார்க்கிறேன்.

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியில் காட்டுவழியாக பஸ்கள் போகின்றன. அப்படிப் போகும்போது அருகிலுள்ள கிராமங்களை இணைத்துச் சென்றால், அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு சௌகரியமாக இருக்கும். முதலுரிவிருந்து போகின்ற பஸ் இடையிலுள்ள சுப்பராயபுரம், பேய்க்குளம் போன்ற இடங்களைத் தொடாமல் போகின்றது. சாலைப்புதுர் என்ற இடத்தில் குஷ்டரோக ஆஸ் பத்திரி இருக்கிறது. பொது மக்களின் சௌகரியத்திற்காகவே பஸ் விடப்படுகிறது என்று சொன்னாலும் அது சரியாக நடைமுறைக்கு வரவில்லையென்று மக்கள் மத்தியிலே பேசிக் கொள்கிறார்கள். மக்கள் எல்லாம், இந்தத் துறை நல்ல லாபம் தரக்கூடிய துறையாக இருக்க வேண்டியதில் எப்படி நஷ்டம் வருகிறது என்று கேட்கிறார்கள். முன்பு அமைச்சர் அவர்கள் பப்ளிக் யுடிலிடி சர்வீஸுக்காக நாங்கள் பஸ் விடுகிறோம் என்று சொன்னார்கள். அதே பப்ளிக் யுடிலிடி சர்வீஸுக்காக நிறுத்திய வழித்தடங்களில் எல்லாம் நீங்கள் திரும்பவும் பஸ்களை விடுவீர்களா என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன். பப்ளிக் யுடிலிடி என்பதை முதன்மையாகக் கொண்டு, நஷ்டத்தைப்பற்றி கவலைப்படாமல் நிறுத்திய பஸ்களை யெல்லாம் உடனடியாக விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. டி. மார்டின்]

[1970 மார்ச் 21]

அடுத்தபடியாக, நஷ்டத்தில் டெப்ரிசியேஷன் 16-2/3 சதவிகிதம் என்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். நஷ்டம் வந்து 20.45 சதவிகிதம். தனியார் பேருந்துகளில் 25 சதவிகிதம் டெப்ரிசியேஷன் அலவன்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். நாம் அப்படிக் கொடுத்தால், நஷ்டத்திற்குமேல் நஷ்டம் வரும். அதைமறைப்பதற்காகத்தான் குறைந்த நஷ்டத்தைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நிறுத்திய பஸ்களை மீண்டும் உடனடியாக விட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. எம். எஸ். மணி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள், நிர்வாகத்தின் மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நான் பேசுவதற்கு முன்னாலே பேரவைத் தலைவர் அவர்களை வேண்டிக் கொள்கிறேன். எனக்கு பத்து நிமிடம் கூடுதலாக பேச அவகாசம் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒதுக்கக் கூடிய நேரத்தில் ஒரு பத்து நிமிஷத்தைக் குறைத்துக் கொள்ளலாம். அல்லது அமைச்சர் அவர்களுடைய பதிலை மத்தியானம் வேண்டுமானாலும் வைத்துக்கொள்ளலாம். (மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அதையெல்லாம் நீங்கள் தான் முடிவுசெய்ய வேண்டும்) அரசாங்கத்தினுடைய நல்ல திட்டங்களையெல்லாம் எடுத்துச் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. நண்பர் திரு. டி. மார்டின் அவர்கள் பேசுகிற நேரத்தில் அரசாங்கப் பஸ் நிர்வாகம் நஷ்டத்தில் வேலை செய்கிறது என்று சொன்னார்கள். லாபத்தில் நடக்க வேண்டுமானால், எப்படி எப்படி வேலை செய்ய வேண்டுமென்பதை எடுத்துச் சொல்ல கொஞ்சம் கூடுதலான நேரம் வேண்டும். நான் சொல்வதை எதிர்க் கட்சிக் கொறடா திரு. வினாயகம் அவர்கள் ஆதரிக்கிறார்கள்.

முதலிலே தனியார் துறை என்று சொல்கின்ற நேரத்தில், அதற்கு 5 பஸ்களுக்கு மேல் இருக்கக்கூடாது என்று ஒரு உச்ச வரம்பு கொண்டுவர வேண்டும். அதற்கு உட்பட்டு தான் பர்மிட் கொடுக்க வேண்டும். புதிதாக ரூட்டுகளை ஏற்படுத்தும்போது ஐந்து பஸ்களுக்கு உட்பட்டவர்களுக்குத்தான் பர்மிட் கொடுக்க வேண்டும். மேலும் அங்கு பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு பிராவிடென்ட் பண்ட் கட்டாத நிர்வாகிகள் இன்னும் இருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்டவர்களைக் கண்டுபிடித்து, அவர்களுடைய பர்மிட்டை ரத்து செய்யவேண்டும். அப்படி பர்மிட்டை ரத்து செய்தால் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்குக் கட்டவேண்டிய பிராவிடென்ட் பண்ட் கட்ட முற்படுவார்கள் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சில தனியார் துறை முதலாளிகள் தங்களுடைய பர்மிட்டை பலருக்கு விற்பனை செய்துவிடுகிறார்கள். பஸ்கள்

1970 மார்ச் 21] [திரு. எம். எஸ். மணி]

எல்லாம் அவர்களுடைய பெயரிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அப்படிப்பட்டவர்களையும் அரசாங்கம் கண்டுபிடித்து பர்மிட்டுகளை ரத்துசெய்ய வேண்டும்.

அடுத்து, திருச்சி, கோவை போன்ற பகுதிகளில் டாக்ஸிகளுக்கு மீட்டர் இருக்கிறது. சென்னையில் டாக்ஸிகளுக்கு மீட்டர் இருக்கிறது. இங்கு இருப்பதால் பொதுமக்களுக்குச் சௌகரியம். ஆனால் திருச்சி போன்ற பகுதிகளில் மீட்டர் இருப்பதால், டாக்ஸிக் காரர்களுக்கு நஷ்டம்தான் ஏற்படுகிறது. சாதாரணமாக திருச்சி லிங்ஷனில் ஏறி, உறையூருக்குப் போய் ஜனங்களை இறக்கிவிட்டு வரும்போது, டாக்ஸி காலியாகவே வரக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. சென்னையில் அப்படி அல்ல நிலைமை. அங்கு பொதுமக்கள் டாக்ஸி வண்டியில் ஏற முடியாத அளவில் இருக்கிறார்கள், வண்டி காலியா ஓடினால் டாக்ஸிகாரனுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இன்னும் ஐந்து ஆண்டுகள் கழித்து, திருச்சி நல்ல முறையில் வளர்ச்சியடைந்த பிறகு அந்தப் பகுதிகளில் மீட்டர் முறை கொண்டுவரலாம் என்ற என்னுடைய ஆலோசனையைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப்பற்றி திரு. மார்டின் அவர்கள் அரசாங்கப் பேருந்துகள் நஷ்டத்தில் வேலை செய்கிறது என்று சொன்னார்கள். பொது மக்களுக்குச் சேவை செய்ய வேண்டும் என்ற எண்ணம் நமக்கு இருந்தாலும், நஷ்டம் வராமல் முதலீடு யாவது சரிக்கட்டிக் கொண்டு போகிற அளவுக்கு நிர்வாகத்தை நடத்த வேண்டும். அதற்குத்தான் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், நல்ல முகராசியுடையவராகப் பார்த்து, நல்ல கைராசியுடையவராகப் பார்த்து இந்தத் துறையை கொடுத்திருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக்கு தேவையான சாலைபராமரிப்பு ஹைவேஸ் டிபார்ட்மென்டும் அவரிடம் இருக்கிறது. ரோடு நன்றாக இருந்தால் தான் போக்குவரத்துச் சௌகரியமாக இருக்கும். இப்போது இரண்டும் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களிடம் இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. டி. மார்டின் : தலைவர் அவர்களே, நல்ல முகராசி உள்ளவரை, நல்ல கைராசியுடையவரை இந்தத் துறைக்குத் தேர்ந்தெடுத்து முதலமைச்சர் அவர்கள் போட்டிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். ஏற்கெனவே இந்தத் துறைக்கு இருந்த முன்னாள் அமைச்சரைப்பற்றிக் கூறுகிறார்களா? அல்லது இப்போது இருக்கின்ற அமைச்சரவைப்பற்றி கூறுகிறார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவர் அவர்களே, முகராசியைப்பற்றிப் பேச வேண்டாம் என்று உறுப்பினர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[1970 மார்ச் 21]

திரு. எம். எஸ். மணி : தலைவர் அவர்களே, நண்பர் திரு. மார்டின் அவர்கள் ஏற்கெனவே இருந்த அமைச்சர் அவர்களைப்பற்றிக் குறை கூறிக்கொண்டிருந்தார்கள். நண்பர் அவர்கள் கேட்கிற ரூட்டுகளுக்கெல்லாம் எப்படி பஸ் கொடுக்க முடியும்? அவர் சாதாரண மாகவா கேட்கிறார்? பேய்க்குளம், ஆமைக்குளம் என்று அல்லவா கேட்கிறார். கேட்கிற இடங்களுக்கு முன்னால் அமைச்சர் கொடுக்க வில்லை யென்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

(திரு. ந. தருமலிங்கம் தலைமை).

அடுத்தபடியாக, நம்முடைய எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால், சென்னையிலிருந்து சேலம் போக வேண்டுமென்றால், இடையிலுள்ள தூரம் 200 மைல். நாம் 5.52-ம் எண் பஸ்ஸில் காலை 9.25-க்குப் புறப்பட்டால், இரவு 8 மணிக் குத்தான் போய்ச் சேருகிறது. இப்படிப் போனால் இந்த எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் யாரும் ஏற மாட்டார்கள். ஒரு பஸ் குடியாத்தம், வாணியம்பாடி, திருப்பத்தூர் என்ற முறையில் போய்க்கொண்டிருந்தால், அதற்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் என்ற பெயர் வேண்டாம். ஒரு பஸ் ஒரு இடத்திற்கு நேரடியாகப் போகிறதென்றால், அதன் தூரம் 200 மைல் என்ற அளவில்தான் இருக்க வேண்டும். 200 மைலுக்கு மேல் சுற்றிக் கொண்டு செல்லக்கூடாது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

மேலும், பஸ்கள் சரியாக இயங்கவில்லையென்று நண்பர் மார்டின் அவர்கள் சொன்னார்கள். அதற்குக் காரணம் டிரைவர்களை அடிக்கடி மாற்றுவதுதான். ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரே டிரைவரைத்தான் போட வேண்டும். ஒரு வண்டிக்கு ஒருவர் என்று போட்டுவிட்டால், அந்த வண்டி பி.சி.க்கு போகிற வரையில் அவர்தான் அந்த பஸ்ஸை எடுக்க வேண்டும் என்ற முறை இருக்க வேண்டும். அவருக்குத் தான் அந்த ரூட்டில், எந்த இடத்தில் வளைவு இருக்கிறது, எந்த இடத்தில் திருப்பம் இருக்கிறது, எந்த இடத்தில் ரோடு சரிவாக இருக்கிறது என்ற விஷயங்கள் எல்லாம் தெரிந்திருக்கும். இதன் காரணமாக விபத்துக்கள் குறையும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலும் பஸ்ஸில் இருக்கிற பாகங்கள் எது எது கெட்டிருக்கிறது, எதை எதை புதுப்பிக்க வேண்டும் என்ற குறைபாடுகள் எல்லாம் தெரியும். நாளுக்குநாடு டிரைவரை மாற்றிக்கொண்டு இருந்தால், வண்டியிலுள்ள குறைகள் எவருக்கும் தெரியாமல், வண்டி விரைவில் கெட்டுப்போகும். ஒரு வண்டிக்கு ஒரு டிரைவர் என்று குறிப்பிட்டு விட்டால், அவருக்கு அந்த வண்டியின்மீது பொறுப்பு ஏற்பட்டுவிடும்.

அடுத்தபடியாக, ஓர்க்ஷாப் தொழிலாளர்களுக்கு இன்றைய தினம் ஆட்டோ-மொபைல் என்ஜினீயரிங் பயிற்சிக்காக மாலைநேர வாகட்புகளை ஆரம்பித்துக் கற்றுக்கொடுத்தால், மிகவும் நலமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. எம். எஸ். மணி]

அடுத்தபடியாக, நமது பஸ்கள் 'கீண்டம்' ஆனவுடன், தேய்ந்தவுடன் விற்பனை செய்யப்படுகின்றன. அந்தப் பஸ்களை தனிப்பட்ட முதலாளிகள் வாங்கி, லாரியாக மாற்றி ஓட்டுகிறார்கள். அதனால் நல்ல வருமானம் அவர்களுக்குக் கிடைக்கிறது. அதேமாதிரி நாமும் உபயோகமில்லாத பஸ்களை லாரியாக மாற்றி தமிழ்நாடு பூராவும் போக்குவரத்து விட்டால், நல்ல கூடுதலான வருமானம் கிடைக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இப்போது நம்மிடத்தில் 2 ஆயிரம் பஸ்கள் இருந்தாலும் ஒரே யிடத்திலே நிர்வாகம் இருக்கிறது. டைரெக்டர் சென்னையில் இருக்கிறார். எனவே, இதை நான்கு பகுதியாகப் பிரிக்கவேண்டும். கோயம்புத்தூர் ஒரு ரீஜன், திருச்சி ஒரு ரீஜன், மதுரை ஒரு ரீஜன், சென்னை ஒரு ரீஜன்—ஆக நான்காகப் பிரிக்கப்பட்டு நான்கின் அட்மினிஸ்ட்ரேஷனும் தனித்தனியாக இருக்கவேண்டும். அப்போதுதான் எங்கே லாபம், எங்கே நஷ்டம் என்பதை எல்லாம் தனித்தனியாக வைத்துக் கண்டுபிடிக்க முடியும்.

இரவு வருகிற டிரைவர்கள் பஸ்ஸில் உள்ள குறைகளை எழுதி வைத்தால் விடிவதற்குள் அந்தக் குறைபாடு அகற்றப்பட்டு, பஸ் ரிப்பேர் செய்து வைக்கப்படவேண்டும். எனக்குத் தெரியும், அப்படியே போட்டு வை, அப்போதுதான் வண்டி ஓடாமல் இருக்கும் என்று சொல்கிற தலைவர்கள் நாட்டில் இருக்கிறார்கள். ரிப்பேர் ஒழுங்கான முறையில் அவ்வப்போது செய்யப்பட்டால்தான் பொது மக்களுக்கு சௌகரியம் இருக்கும்.

டிக்கெட்டுகள் சரியான முறையில் கொடுக்கப்படவில்லை என்று கண்டெக்டர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கிறார்கள். டிரைவர்கள் மீதும் நடவடிக்கை எடுக்கிற வழக்குகள் இருக்கின்றன. இந்த மாதிரி ஒரு வழக்கு என்றால் 1 மாதத்திற்குள் தீர்ப்பு அளிக்க வேண்டும். வழக்கு வருடக் கணக்கில் போகிறது. நாம் அவர்களுக்கு பேசிக் பே பாதி, முழு டி. ஏ. கொடுக்கிறோம். இது எல்லாம் ஏராள நஷ்டத்தை ஏற்படுத்துகிறது. ஆகவே ஒரு வழக்கு தொடர்ந்தால் ஒரு மாதத்திற்குள் முடிவாகவேண்டும். ஒழுங்கான முறையில் டிக்கெட் கொடுக்கப்படுகிறதா என்பதைக் கண்காணிக்க டிக்கெட் எக்சாமினர்களைப் போடவேண்டும். ரயிலில் டிக்கெட் வாங்கவில்லை என்றால் பிடித்து இரட்டிப்பு சார்ஜ், பைன் போட வழியிருக்கிறது. பஸ்களில் அத்தகைய சூழ்நிலை இல்லை.

இன்னும் டைமிங் இருக்கிறதே, அதில் கவனம் இருக்க வேண்டும். 6 மணிக்கு அரசாங்க பேருந்து ஒன்று கிளம்புகிறது என்றால் 5-55-க்கு தனியார் பேருந்து புறப்படுகிறது. இருக்கிற பாசன்ஜர்களை எல்லாம் அது ஏற்றிப்போய்விடுகிறது. பின்னால் போகிற அரசாங்க பேருந்து சுமமா போகிறது. நஷ்டம் ஏற்படாது என்ன செய்யும்? ஆர்.டி.ஓ., ஆபீசில் டைம்மிங் பிக்ஸ் பண்ணுகிற

[திரு. எம். எஸ். மணி]

[1970 மார்ச் 21]

போதே நம்முடைய அதிகாரிகளும் உடன் இருந்து—முதலில் கிளம்புவது அரசாங்கப் பேருந்தாக இருக்கும்படியாக டைம்மிங்ஸ் பிக்ஸ் பண்ணவேண்டும்.

மற்ற மாநிலங்களுக்குப்போகிற நம் வண்டிகளை எடுத்துக் கொண்டால், குறிப்பாக ஆந்திராவுக்கு என்றால் நம் பேருந்துகள் அந்த மாநில எல்லையிலேயே நிறுத்தப்படுகின்றன. தனியார் பஸ்கள் உள்ளே போகின்ற காரணத்தினால், பிரயாணிகள் அந்த பஸ்களையே விரும்புகிறார்கள். இன்னும் திரும்பி வந்து இங்கே கன்வேயன்ஸ் வாங்கும்படியான துர்பாக்கியமான நிலைமை இருக்கிறது. இவற்றையும் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னும் பஸ்களுக்கு சர்வீஸ் கார்டு இருக்கவேண்டும், அது எப்போது வாங்கியது, பாடி எப்போது பில்ட் பண்ணியது, என்ன என்ன ரிப்போர்ட்ஸ் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன—என்கிற சரித்திரம் பூரா அடங்கிய சர்வீஸ் கார்டு ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் கொடுக்கப்படவேண்டும்.

அதைத்தவிர, நாமே பயிற்சி கொடுத்து டிரைவர்களை எடுப்பது என்பது சரியல்ல. நல்ல சர்வீஸ் ஆனவர்களை வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். டி.வி.எஸ். என்றால் 40, 45 வயதானவர்களை ஈட்டில் விடுகிறார்கள். எந்தவிதமான ஆபத்தும் ஏற்படவில்லை. ஆகவே மற்ற தனியார் துறையில் சர்வீஸானவர்களை, ஸ்டேட் பஸ்களிலும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்து, தொழிலாளர்களுடைய நிலையை எடுத்துக்கொண்டால், —அவர்களுக்கு வீட்டு வசதி செய்துகொடுக்கப்படவேண்டும். கூட்டுறவு முறையில் திருச்சி, கோவை, மதுரை போன்ற இடங்களில் வீடுகள் கட்டித்தரப்படவேண்டும்.

தைந் ஹால்ட் செய்கிறவர்களுக்குக் கொஞ்சம் வசதிகள் செய்துகொடுக்கப்பட்டால்தான் நிம்மதியாக உறங்கி வருவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும்.

பதவி உயர்வு கொடுக்கிறபோது சர்வீஸானவர்களுக்குத்தான் கொடுக்கவேண்டும். அப்போதுதான் பொறுப்பு ஏற்படும். திறமையாக வேலை செய்வார்கள்.

வேலைக்கு வருகிற நேரத்தில் பூட்டி பாஸ் கொடுக்கிறார்கள். எந்த வண்டி வந்தாலும் ஏறிக்கொள்ளலாம் என்று இருக்கவேண்டும்.

ப்ரேக் டவுன் ஆகிவிட்டால் சம்பளம், அலவன்சு இரண்டும் தனியார் துறையில் கொடுப்பதில்லை. நாம் அலவன்சு கொடுக்கிறோம். அவர்கள் பொறுப்பு இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். இதையும் பரிசீலித்தால் நல்லமுறையில் வேலைசெய்வார்கள் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

1970 மார்ச் 21]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

இந்த அரசாங்கம் பொதுமக்களுக்கும் பல நன்மைகளைச் செய்திருக்கிறது. விபத்துக் கேழ் நிதி, துயர் தணிப்புக் கருணை நிதி என்பதாக எல்லாம் ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. இறப்பு ஏற்பட்டால் உதவி செய்வதற்கு இது பயன்படுகிறது. குருடர்கள் அங்கலூன் மானவர்கள் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது. முன்கூட்டி டிக்கெட் வாங்கிவிட்டு ஜர்னியைக் காஞ்சல் செய்தால் உடனேயே பணம் கிடைக்கிறது. முன்பெல்லாம் ஓராண்டுக்குப் பிறகுதான் கிடைக்கும். இதைத்தவிர பஸ்களில் திருக்குறள் இருக்கிறது.

இன்னும் இரவு 10 மணிக்கு பஸ்கள் ஷெட்குக்கு வந்து சேருகின்றன என்றால், அங்கே தங்க இடம் இருக்கவேண்டும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கடைசியாக சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களில் 2 பேர்களை ஏற்றிச்செல்ல அனுமதிக்கவேண்டும் என்று கோரினோம். அப்படிச் செய்வதாகச் சொன்னார்கள். ஆனால் இன்னும் ஆர்டர் வரவில்லை. அதற்கான உத்தரவை அனுப்பவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ரிக்ஷா வாங்க ஸ்டேட் பாங்கு இப்போது ரிக்ஷா தொழிலாளர்களுக்குக் கடன் கொடுக்க முன்வருகிறது. ஆனால் போலீஸ் அதிகாரிகள் பரமிட் கொடுக்க மறுக்கிறார்கள். இதுபற்றி ரிக்ஷா தொழிற்சங்கம் வற்புறுத்திக்கொண்டிருக்கிறது. திருச்சி போன்ற நகரத்தில் இன்னும் அதிக ரிக்ஷாக்களுக்கு அனுமதி வழங்க வேண்டும்.

இப்படிப்பட்ட நல்ல காரியங்களை நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் செய்துகொடுத்தால், லாபகரமாக இல்லாவிட்டாலும் பொதுமக்களுக்குச் சேவை செய்கிற அளவுக்கு அமையும் என்று சொல்லி இந்த மானியக்கோரிக்கையை ஆதரித்து முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. கே. போஜன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது நான் என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைக் கூறவிரும்புகிறேன்.

நம்முடைய மாநில போக்குவரத்துத் துறையின்கீழ் 1948-இல் சுமார் 300 பேருந்து வண்டிகள் இருந்தன. இப்பொழுது 1969-70-இல், 2,064 வண்டிகள் ஆகும்.

நம் மாநில போக்குவரத்துப் பேருந்துகளுக்காக 1959-ஆம் ஆண்டு இடப்பட்ட மூலதனம் 1,802.85 லட்சமாகும். இடப்பட்டுள்ள மூலதனம் 1,802.85 லட்சமாகும். இப்போதுள்ள நம் இப்போதுள்ள நம் மாநிலத்தில் சராசரி 1,733 வண்டிகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. இந்த அளவுக்கு லாபம் வருகிறதா என்றால் கிடையாது. லாபம் இல்லாவிட்டாலும் பரவாயில்லை, பொதுமக்களுக்கு நல்ல வசதியாவது கிடைக்கிறதா என்றால் அதுவும் இல்லை.

[திரு. கே. போஜன்]

[1970 மார்ச் 21]

மூலத்ம் குறைவாக இருந்தும் கூட 1953-60-ல் இருந்து 62, 63-64 வரை லாபகரமாக நடந்து வந்திருக்கிறது. 1964 முதல் 1970-வது ஆண்டு வரை மிகுந்த நஷ்டத்தை அரசாங்கத்திற்கு உண்டாக்கியிருக்கிறது. ஜனங்களுக்கும் அதிகமான கஷ்டத்தை உண்டாக்கி வருகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இதற்குக் காரணம் என்ன? நிர்வாகத் திறமைக் குறைதான் அடிக்கடி பெரிய விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. இவற்றை எல்லாம் தடுக்க திரு. மணி குறிப்பிட்டது போல், இதை நான்கு ஸோனாகப் (பகுதி) பிரித்து அங்கங்கே நிர்வாகம் தனித்தனியாக தனி அதிகாரிகளின்கீழ் செயல்பட வழிசெய்யவேண்டும். அப்போதுதான் நல்ல முறையில் நடக்கும் என்று கூறுகிறேன். இப்போது அரசாங்கப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வதற்கே பொதுமக்கள் பயப்படுகிறார்கள். ஒன்று, பாதி வழியில் இவைகள் நின்றனவென்றன. இல்லையென்றால், பெரிய விபத்துக்களுக்கு ஆளாகிறது. இதற்கு ஒரு காரணம், பணிமனைக்கு அனுப்பினால் சரியான முறையில் ரிப்பேர் செய்து அனுப்புவதில்லை என்கிறார்கள். ரிப்பேர் செய்கிற ஃபோர்மென், டிரைவர்களிடம் நேரடியாக வண்டியை ஓட்டி சரிபார்த்து ஒப்படைப்பதில்லை. மேலும் சாதாரண டீல்ஸ்கள் கூட வண்டிகளில் இருப்பதில்லை. ஊட்டியில் இருந்து கோவைக்கு வருகிறபோது பார்த்தால் ஒரு வண்டி நின்று கொண்டிருந்தது. இறங்கி என்ன விஷயம் என்றால் டயர் வெடித்துவிட்டது என்றார்கள். வெடித்த அந்த டயரை கழற்றிவிட்டு அந்த ரோடில் ஒரு டயரிலேயே வரலாம் என்றாலும், அதைக் கழற்ற ஜாக்கி போன்ற டீல்ஸ் கிடையாது. ஸ்டெப்னி டயர் கிடையாது. அதோடு மட்டுமல்லாமல் பஸ் நிலையங்களில் பொதுஜனங்களுக்கு வசதியில்லாமல் இருக்கிறது. பல இடங்களில் தங்குவதற்கு நல்ல வசதியில்லை. திருச்சியில் உள்ள பேருந்து நிலையத்திற்கு நான் அங்கே இரண்டு முறைகள் செல்வதற்கு வாய்ப்புக் கிடைத்தது, பிரயாணிகள் அங்கே உட்காருவதற்கு முடியாத அளவுக்கு கக்கூஸ் நாற்றம் அடித்துக்கொண்டிருக்கிறது. காரணம் சரிவரச் சுத்தம் செய்யப் படவில்லை. கேட்டால் கிணற்றுத் தண்ணீர் வரவில்லை என்று சொன்னார்கள். அங்கே கிணற்றில் சிறிய மோட்டார் பழுதுபட்டு இருக்கிறது. அதைச் சரிசெய்யவில்லை, அதன்காரணமாக தண்ணீர் வரவில்லை, மேலும் சரிவரச் சுத்தப்படுத்துவதில்லை, இதன் காரணமாகவும் அப்படி நாற்றம் ஏற்படுகிறது. இதைப் போன்ற பல நிலையங்களிலும் வசதிகள் கிடையாது. இதைச் சர்க்கார் உடனடியாகக் கவனிக்கவேண்டும்.

அடுத்ததாக, பேருந்துகளுக்கு சரியான பேட்டரி கொடுப்பதில்லை. நான் என் கண்ணாலேயே கண்டேன். பிரயாணிகளைக் கொண்டே முண்டித் தள்ளி ஸ்டார்ட் பண்ணக்கூடிய நிலைமையைப் பார்த்தேன். பேருந்து புறப்படும் இடத்திலிருந்து இன்னொரு இடத்திற்குச் செல்லும்பொழுது, இடையே உள்ள நிலையங்களிலிருந்து பிரயாணம் செய்யக்கூடிய பிரயாணிகள் செல்வதற்கு

1970 மார்ச் 21] [திரு. கே. போஜன்]

டிக்கட் ரிசர்வ் செய்யப்படுகிறது. முதலிலே இருந்து செல்வதற்கு (பிரயாரிட்டுக்காக) அது கொடுக்கவேண்டியதுதான் வேண்டாமென்று சொல்லவில்லை. அதற்காக 25 பைசா கட்டணம் வசூலிக்கிறார்கள். அந்த பஸ்ஸிலே இடையே ஏறுகிறவர்களுக்கு இடம் இல்லாவிட்டால் பொது ஜனங்களுக்கு அந்தப் பணம் நஷ்டம் ஆகிறது. இப்படியே ஒவ்வொரு தடவையும் 25 பைசா என்று இழந்து கொண்டிருந்தால் மக்களுடைய கதி என்ன என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் இதைக் கருத்திலே கொள்ளவேண்டும். தனியார் துறையிலே இந்தத் தொழிலை நடத்துகிறவர்கள் நல்ல லாபத்தை சம்பாதிக்கிறார்கள். அதேகாட்டுப் பெரிய பணக்காரர்கள் ஆகியிருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்திலே சகல செளகரியங்களும் எல்லா வசதிகளும் இருந்தும் இந்தத் துறையிலே நஷ்டம் வருகிறது என்றால், அதற்கு நிர்வாகத் திறமை குறைவுதான் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு அமைச்சர் அவர்கள் அதைப் போக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்குப் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற இந்த மாலியத்தை ஆதரித்து எனது கருத்துக் களைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பேருந்து வண்டிகளை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டு இப்பொழுது 1970-71-க்கு அறிக்கை தயாரித்திருக்கிறது. இந்த அறிக்கையிலே பார்த்தால் எந்த நிலைமையிலேயும் லாபம் என்பதைக் காணோம். ஆனால் கன்னியா குமரியில் இருக்கக்கூடிய கிளை நிலையத்திலே லாபத்தைப் பார்க்கிறோம். ஆனால் சென்னையிலே இருக்கக்கூடிய டிரான்ஸ்போர்டிலே பார்த்தால் நஷ்டத்திலேதான் ஓடுகிறது. நார்ப்பது லட்ச ரூபாய் நஷ்டத்தைக் காண்பித்திருக்கிறார்கள். ஏன் நஷ்டம் வருகிறது என்பதை ஆராய்வதற்காக அரசாங்கம் ஒரு குழுவைப் போட்டிருக்கிறது. அந்தக்குழு என்ன ரிப்போர்ட்டைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த அறிக்கையிலே போடவில்லை. நஷ்டத்தைத் தவிர்க்கவேண்டும். ஒவ்வொரு ஆண்டும், முன்பிருந்து இப்பொழுது வரையில் நஷ்டத்தைத்தான் பார்க்கிறோம். நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு நண்பர் மணி அவர்கள் பேசும்பொழுது இந்த அமைச்சர் அவர்கள் வசிகரம் உள்ளவர்கள் என்று, சென்றார்கள். இதிலேயும் அவர்கள் வசிகரத்தைக் காட்டவேண்டும். நஷ்டத்தைப் போக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். கன்னியாகுமரியில் லாபத்தினைக் காண்பித்தார்கள். ஓர்க்ஷாப்பைப் பொறுத்தவரையில் இங்கே லாபத்தைக் காண்பித்து இருக்கிறார்கள். ஓர்க்ஷாப்பிலே லாபத்தைக் காண்பித்துவிட்டு அதிகமாக ஓடக்கூடிய வழித் தடங்கலில் ஏன் நஷ்டம் வருகிறது என்பதை அரசாங்கம் சீர்தூக்கிப் பார்க்கவேண்டும். 1967-68-லே 26 லட்ச ரூபாய் நஷ்டம், 1968-69 இல் 40 லட்ச ரூபாய் நஷ்டம் என்று இப்படி ஆண்டுக்காண்டு

[திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி]

[1970 மார்ச் 21]

நஷ்டம் அதிகமாகிக் கொண்டுதான் போகிறது. ஆனால் கன்னியா. குமரி கிளையைப் பொறுத்த வரையிலே 1967-68-லே 1,77,862 ரூபாயும், 1968-69-லே 4,44,3.85 ரூபாயும் லாபம் காண்பித்திருக்கிறார்கள்.

1968-ம் ஆண்டு மார்ச் 31-ம் தேதி வரையில் இருந்த மொத்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை 1,491. 1969-ம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 31-ஆம் தேதி வரை உள்ள மொத்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை 1,651 இப்படி பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாகக் காண்பிக்கப்படுகிறது. ஆனால் நஷ்டம்தான் ஏற்படுகிறது. பொதுவாக பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாக அதிகமாக லாபம் அதிகமாகும். ஆனால் நஷ்டம்தான் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஒரு பஸ் முதலாளி முதலில் 5 பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டிருந்தால், அடுத்த ஆண்டிலே இன்னும் 2 பஸ்கள் வைத்துக்கொள்ளக்கூடிய நிலைமைக்கு வந்துவிடுகிறான். ஆனால் நம்முடைய அரசாங்கப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையிலே லாபத்தைக்காணவில்லை, பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாகக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தாலும்கூட நஷ்டத்தைத்தான் காண்பித்திருக்கிறார்கள். திருவாங்கூர்-கொச்சி அரசாங்கத்திலிருந்து 1-11-1956 அன்று எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட மொத்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை 295. (மணியடிக்கப்பட்டது.)

இதிலே விபத்தைப்பற்றிக் கணக்குகள் சரியாகக் காண்பிக்கப்படவில்லை. கன்னியாகுமரி கிளையைப் பொறுத்தவரையிலும் 700 ஆக்சிடன்ட்ஸ் என்றும் இறந்தவர்கள் தொகை 9 என்றும் காண்பித்து இருக்கிறார்கள். ஆனால் சென்னையிலே விபத்துபற்றி புள்ளி விவரத்தைக் காணவில்லை. இப்படி ஒரே அரசாங்கத்தின்கீழ் வேலை செய்கிற இரண்டு இலாகாக்களிலே ஒரு இலாகாவிலே ஒரு கணக்காகவும் இன்னொரு இலாகாவிலே ஒரு கணக்காகவும் இருப்பது சரியா என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும்.

தனியார் துறை பஸ்களை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. அதிலே பணியாற்றிய கண்டக்டர்களை, டிரைவர்களை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். எங்கள் பகுதியிலே ஏ. பி. டி. பஸ்கள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு ஒரு ஆண்டு ஆகிறது. வேலை கொடுக்காமல் அந்த கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் சும்மா இருக்கிறார்கள். 10, 15 கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் சும்மா இருக்கிறார்கள். அவர்களை அரசாங்கத்திலே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

அடுத்ததாக, டைமிங்பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பஸ்கள் பின்னாலே பின்னாலே உடனடியாக போகிற நிலைமை இருக்கிறது. 10 அல்லது 15 நிமிடங்களுக்கு உள்ளாக போகின்றன. வெளியூர் வழித்தடங்களை எடுத்துக்கொண்டு பார்த்தால் டி.பி. கொடுத்து கேன்சல் செய்ததற்குப் பிறகு அந்தத் தனியார் துறை பஸ்கள்

1970 மார்ச் 31] [திரு. எஸ். ஜே. சாமசாமி]

எந்த நேரத்திற்கு விடப்பட்டனவோ, அந்த டைமுக்குத்தான் தம்முடைய பஸ்களை மாறி மாறி விடவேண்டும். டைம் சரியாகப் போடவேண்டும்.

கண்டர்ட்டர்கள், டிரைவர்கள், போடும்பொழுது தவறாகப் போடுகிறார்கள். அங்கேயுள்ள டிரைர்க்குகள்தான் அதைத் தவறாகப் போடுகிறார்கள். இதையெல்லாம் மாற்றி நல்ல முறையிலே மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குறளடிகளைத் தாங்கிச் செல்லுகின்ற பேருந்துகளைப் பற்றியும் அந்த இலாக்கா பற்றியும் சொல்லும்பொழுது குறுகத் தரித்த குறளைப்போன்று ஒரு சில கருத்துக்களை மட்டும் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். திசாவிட முன்னேற்றக் கழகம் தன்னுடைய தேர்தல் அறிக்கையில் பஸ் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்குவதென்றும், மேலும் மேலும் அதை விஸ்தரிப்பது என்றும் கூறியிருக்கிறது என்பதை நாம் அறிவோம். நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கை இன்று எந்த அளவிற்கு அமலாக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்றால் 75 மைல் தூரத்தைத்தான் நாட்டுடமையாக்கி இருக்கிறார்களே தவிர, இன்னும் இந்தத் தொழிலை ஏகபோகமாக நடத்திக் கொண்டிருக்கின்ற டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி., எஸ்.ஆர்.வி.எஸ். போன்ற தனியார் நிறுவனங்கள் தங்களுடைய ஏகபோகத்தை வளர்த்துக் கொண்டிருக்கின்ற நிலைமையைத்தான் காண்கிறோம். புள்ளி விவரங்களைப் பார்ப்போமானால், 1967-ம் ஆண்டிலே 1.638 என்ற அளவிலே இருந்த அரசுப் பேருந்துகள் 1969-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் வரையில் 2,014 ஆக உயர்ந்திருக்கின்றன. ஆனால் அதே நேரத்தில் தனியார் துறையிலே விடப்பட்டிருக்கிற போக்குவரத்து 5,681-லிருந்து 5,778 ஆக வளர்ந்திருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல. ஒரு பக்கத்திலே நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்று கூறிவிட்டு அதே நேரத்தில் தற்காலிகப் பெர்மிட்டிற்களும் அதுகூட பழைய பஸ் முதலாளிகளுக்கே கொடுக்கக்கூடிய நிலைமையும் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. டைமிங்ஸ் கூட அதாவது வண்டி புறப்படும் நேரங்கள் கூட அவர்கள் குறிப்பிட்ட மாதிரி தனியார் துறை பஸ்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கிற மாதிரி அவர்களுக்கு அட்ஜஸ்ட் செய்யக்கூடிய நிலைமையிலேதான் அரசுப் போக்குவரத்து பேருந்துகளும் நோம் நிர்ணயிக்கும் நிலைமை இருக்கிறது.

இதைத்தவிர 1968-ம் ஆண்டிலே 347 ஆம்னி பஸ்கள்தான் இருந்தன. இப்பொழுது 1969-ம் ஆண்டிலே 339 ஆம்னி பஸ்கள் இருக்கின்றன. லக்சரி கோச்சஸ் 1968-ம் ஆண்டிலே 29 தான் இருந்தன, இப்பொழுது 1969-ம் ஆண்டிலே 34 ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. நாட்டுடமையாக்கவேண்டும். ஏராளமான ரூட்களை எடுக்கவேண்டுமென்ற நிலைமையிலே இருந்தும் கூட இப்படிப்

[திரு. சி. கோவிந்தராஜன்] [1970 மார்ச் 21]

பட்ட பெர்மிட்கள் கொடுப்பதன் மூலமாக தனியார் துறையிலும் நீண்ட தூர பஸ்கள் இருந்துகொண்டுதான் இருக்கின்றன. அதைத் தடுத்து நிறுத்த வேண்டும், இல்லாவிட்டால் நாட்டுடமையாக்கும் திட்டம் ஏட்டளவிலேதான் இருக்கும். லாங் ரூட் பஸ்களை எடுப்பதின் மூலம் ஷார்ட் ரூட் கொடுப்பது பழைய ஆட்களுக்கே கொடுக்கப்படுகிறது. இதனால் சுமால் பிளிட் ஓனர்ஷ் பாதிக்கப் படக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது.

எனக்கு முன் பேசிய பல உறுப்பினர்கள் நிர்வாகத்தைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். தனியார் துறையில் பஸ் வைத்திருக்கக் கூடியவர்கள், 10 பஸ் வைத்திருக்கக்கூடியவர்கள் கூட லட்சக் கணக்கான ரூபாய் ஆதாயம் அடையும்போது ஆயிரக் கணக்கான பஸ்களை வைத்து நடத்தும் பொதுத் துறையில் எப்படி நஷ்டம் வருகிறது என்பதை என்னால் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை. கேரளாவில்—கேரளாவை உதாரணத்திற்குக் காட்டுகிறேன் என்று எடுத்துக் கொள்ளவேண்டாம்; திரு. எம். எஸ். மணி அவர்கள்கூட கேரளாவை ஒருசில விஷயங்களுக்கு உதாரணமாகக் காட்டினார்கள். 6½ கோடி ரூபாய் மூலதனத்தில் நடத்தப்படுகின்ற பஸ் போக்குவரத்தில் 60 லட்சம் ரூபாய் லாபம் 1966-67-ல் கிடைத்திருக்கிறது. அவர்கள் தொழிலாளர்களுக்குப் போனஸ் கொடுக்கிறார்கள்; அரசாங்கத்திற்கு வருமான வரியாக 36 லட்சத்திற்கு மேல் கொடுக்கிறார்கள். இரண்டரை லட்சம் மக்களுக்கு கன்செஷன் பாஸ் வழங்குகிறார்கள். இவ்வளவு கொடுத்தும் அங்கே லாபம் வந்திருக்கிறது. இங்கே அதைப்போல் இரண்டு மடங்கு மூலதனம், அதாவது 12 கோடி ரூபாய் மூலதனம் போட்டுவிட்டு 61 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம், 40 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று வருகிறது. நஷ்டம் குறைகிறது என்று திருப்தியடையலாமே தவிர, லாபத்தைக் கண்டு பிடிக்கும் சூழ்நிலை இல்லை என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இதற்கு அடிப்படையான காரணம் எங்கே இருக்கிறது? நிர்வாகத்தில் இருக்கக்கூடிய கோளாறுதான் இதற்குக் காரணம். உதாரணத்திற்குப் பல விஷயங்களைக் கூற முடியும். கடந்த பட்ஜெட்டில் கூட்டத்தில் பேசும்போதுகூட பல ஆலோசனைகளைக் கூறினோம். 2,064 பஸ்களில் எவ்வளவு பஸ்கள் ஒடுகின்றன என்று பார்க்க வேண்டும். கால்வாசியில் இருந்து பாதி வரை பஸ்கள் நின்று கொண்டிருக்கின்றன. 'நாட் ரன்' என்று போடப்பட்டிருக்கின்றன. ஆட்கள் இல்லை, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லை, ஹார்ன் இல்லை, பல்ப் இல்லை என்ற காரணம் கூறி ஓடாமல் நின்று கொண்டிருக்கின்றன. இவைகளை எல்லாம் பழுது பார்க்க உடனடிக்குடன் நடவடிக்கை எடுத்தால் நல்ல முறையில் காரியங்களைச் செய்தால் 2,064 பஸ்களும் திறமையாக ஓடக்கூடிய அளவுக்கு நிலைமைகள் ஏற்படும். இதுதான் அங்குள்ள ஒரு கோளாறு.

1970 மார்ச் 21] [திரு. சி. கோவிந்தராஜன்]

இன்று தனியார் பஸ்களே தேவலை என்று பொதுமக்கள் சொல்லும் அளவுக்கு நிலைமைகள் இருக்கின்றன இங்கிருந்து நாகப்பட்டினத்திற்கோ, தஞ்சைக்கோ டிக்கட் வாங்கினால் குறிப் பிட்ட நேரத்திற்குள் செல்ல முடியாத நிலை இருக்கிறது. வழியில் பல இடங்களில் பிரேக் டவுன் ஏற்படுகிறது. அவை உடனடியாகக் கவனிக்கப்படுவதில்லை. வண்டிகள் கண்டிஷனில் வைக்கப்பட்டிருக் கின்றனவா என்று பார்த்தால் இல்லை. பஸ்ஸுக்குள்ளே போகும் போது தூசுகள் வருகின்றன. நாற்றம் கூட வருகிறது. பெட்ரோல் நாற்றத்தைப் பற்றிச் சொல்லவே வேண்டியதில்லை. இரண்டு கிலீனர்கள் ஒரு இரவில் 40 பஸ்களைக் க்ளீன் செய்ய வேண்டும். அவர்கள் மேலோட்டமாக க்ளீன் செய்வதால் பஸ்ஸுக்குள்ளே உட்கார்ந்திருக்கும்போதே தூசுகளை வாரி அடிப்பதைப் பார்க்க முடியும்.

வள்ளுவர் அடக்கத்தைப் பற்றிக் கூறியிருக்கிறார். நம்முடைய பஸ்களில் நாம் அடங்கி ஒடுங்கித்தான் இருக்க வேண்டும் என்ப தற்காகத்தான் வள்ளுவரின் மொழிகள் எழுதப்பட்டிருக்கின்றன போலும் ! கை, கால்களைக்கூட நீட்ட முடியாத சூழ்நிலை ஏற்பட் டிருக்கிறது.

நிர்வாகக் கோளாறுகளைப் பற்றிக் கடந்த ஆண்டு நான் பேசும் போது கூறினேன். ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் போடக்கூடிய எண்ணெய்க்குத் தனித்தனியாகக் கணக்கு வைக்க வேண்டும், கொடுக்கக்கூடிய ஸ்பேர் பார்ட்சுக்குத் தனிக் கணக்கு வைக்க வேண்டுமென்று சொன்னேன். இப்பொழுது இது கிடையாது. அரசுப் போக்குவரத்தின் ஸ்பேர் பார்ட்சை வெளியில் இருக்கக் கூடியவர்கள் வாங்கக் கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ரிட்டிரிபுங் செய்வது தனியாரிடம் கொடுக்கப்படுகிறது. அடிக்கடி இலாகா டைரக்டர், ஜாயின்ட் டைரக்டர் மாற்றப்படுவதற்கு என்ன காரணம் என்று புரியவில்லை. குறைந்த பட்சம் ஒரு டைரக்டர் ஓராண்டுக் காலமாவது இருந்தால்தான் பிராப்ளத்தைப் புரிந்து கொள்ளும் நிலைமை ஏற்படும். மூன்று மாதத்திற்கு ஒரு முறை அவர்களை மாற்றும் காரணம் என்ன என்று புரியவில்லை.

முன்னால் இந்தத் துறைக்குப் பொறுப்பேற்றிருந்த அமைச்சர் ஓராண்டுக் காலத்தில் இரண்டு கோடி ரூபாய் ஆதாயத்தைக் காட்டு வதாகச் சொன்னார். இந்த இலாகாவை அவரிடத்தில் இருந்து முதலமைச்சர் பறிக்கவில்லை என்றும், அவரே விட்டு விட்டுச் சென்றதாகவும் கூறினார்கள். இந்த பட்ஜட் கூட்டத்தில் இரண்டு கோடி ரூபாய் ஆதாயத்தை எங்கே என்று கேட்பார்களே என்று பயந்துதான் அவர் விட்டு விட்டு ஒடிவிட்டார் என்று கருதுகிறேன்.

தொழிலாளர் நிலை பற்றிச் சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். இப்போது இந்தத் துறையின் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண் டுள்ள மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தொழிலாளர்கள் இந்தத்

[திரு. சி. கோவிந்தராஜன்] [1970 மார்ச் 21]

துறைக்கு ஒத்துழைக்க வேண்டுமென்றும், தொழிலாளர் தலைவர்கள் தங்களுடைய மேலான ஆலோசனைகளைக் கூறவேண்டுமென்றும் கூறியுள்ளார். அதற்காக நன்றி. கடந்த காலத்தில் தொழிலாளர் விரோதக் கொள்கை படைத்த ஒருவர் இதற்கு அமைச்சராக இருந்தார். அவர் நீங்க வேண்டும், இந்த இலாகாவை விட்டுப் போக வேண்டுமென்று நாங்கள் கோரினோம். அவர் நீங்கிவிட்டார். அதற்காக முதலிலே நன்றி.

இப்போது தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்த நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். தொழிலாளர் பிரச்சினைகள் தீர்க்கப்படவில்லை. இரண்டாவது கிரேடு கண்டக்டருக்கு இங்கு 70 ரூபாய் சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது; கேரளாவில் 110 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது; அந்திராவில் 100 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது. இவர்களுக்குத் தண்டனைகள் அதிகமாகக் கொடுக்கப்படுகின்றன. பொத்தான் போடவில்லை. காலனிகள் போடவில்லை என்பதற்கெல்லாம் கடுமையான தண்டனைகள் கொடுக்கப்படுகின்றன. மூன்று, நான்கு மாத காலம் சஸ்பென்ஷனில் வைக்கிறார்கள். மத்திய ஊழியர்கள் 1968-ல் வேலை நிறுத்தத்தின் காரணமாக வேலை இழந்த தொழிலாளர்களை வேலைக்கு மறுபடியும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று திராவிட முன்னேற்ற கழக பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள் மத்திய அரசிடம் திருப்பிக் திருப்பிக் கூறினர். ஆனால் இங்கே 1964-ல் வேலை நிறுத்தம் செய்தபோது நீக்கப்பட்ட தொழிலாளர்கள் இன்றைக்கும் திருப்பி எடுத்துக் கொள்ளப்படாத நிலை இருக்கிறது. (மணி அடிக்கப்பட்டது).

திரு. ஏ. வி. பி. அசைத்தம்பி : தலைவர் அவர்களே, தலைநகர போக்குவரத்து வசதிகளைப் பற்றி என்னுடைய சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். நம்முடைய நாட்டிலே சென்னை நகரப் போக்குவரத்து மிக மிக அவசியமானது; பொதுமக்களுடைய சவுகரியம் மேம்படத்தக்க அளவுக்கு அது அமைக்கப்பட வேண்டும். இன்றையதினம் டாக்கிகளும், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களும், சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களும், மனிதர் இழுக்கும் ரிக்ஷாக்களும் பொதுமக்களுக்கு ஓரளவு உபயோககரமாக இருக்கின்றன. இதிலே டாக்கி, ஆட்டோ வண்டிகளை எல்லாம் நாம் எந்த அளவுக்கு நல்லபடியாக ஒழுங்கு படுத்துகிறோமோ அந்த அளவுக்குப் பொதுமக்களுக்கு அதிக வசதி ஏற்படும். சென்னை நகரைப் பொருத்தவரை சுமார் 3,500 டாக்கிகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. இரண்டு மாதத்திற்கு முன்பு வரை 198 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஓடிக் கொண்டிருந்தன; இப்போது புதிதாக 200 பர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. விரைவில் 400 வரை பர்மிட்டுகள் கொடுப்பதாக குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆக, இந்த வாகன வசதிகள் பொதுமானவையா என்று கேட்டால் போதாது என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். கோவை போன்ற நகரங்களிலே, பெங்களூர் போன்ற வெளி ராஜ்ய நகரங்களிலே பார்த்தால் வாகனங்கள் பன்மடங்கு அதிகமாக இருப்பதைப் பார்க்கலாம்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி]

அதே மாதிரி தலைநகராகிய சென்னையில் அதிகமான வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பதன் மூலந்தான் பொதுமக்களுக்கு நல்ல சவுகரியத்தைச் செய்து கொடுக்க முடியும்.

டாக்டர், ஆட்டோ தொழிலில் பத்தாண்டுகளுக்கு முன்பு அவ்வளவு ஒழுங்கான நிலைமை இல்லாமல் இருந்தது. திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் அந்தத் தொழிலாளர் இயக்கங்களில் பங்கு பெற்ற பிறகு தொழிற் சங்கங்கள் மிக நல்ல முறையில் இயங்கி வருவதோடு தொழிலாளர்களுக்கே வண்டி வாகனங்கள் உடைமையாக்கத்தக்க அளவுக்குச் சில திட்டங்கள் வகுக்கப்பட்டு செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் இந்த யூனியன்களில் தலைவர்களாக வந்த பிறகு அனாவசியமான வேலை நிறுத்தங்கள், அடிக்கடி பொதுமக்களுக்குத் தொல்லை கொடுப்பது போன்ற சங்க டங்கள் எல்லாம் ஓரளவு குறைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் இந்தத் தொழிலுக்குள்ளே புகுந்து குழப்பம் செய்யத்தக்க அளவுக்கு காங்கிரஸ்காரர்கள் சிலபேர் புதிய தொழிற்சங்கத்தை ஆரம்பிக்க முயற்சிப்பதாகத் தெரிகிறது. அருமை நண்பர் மார்ட்டின் அவர்களும், வியூகம் அவர்களும் அதிலே ஈடுபட்டு முயற்சிக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். அந்த மாதிரி தொழிற்சங்க வேலைகளில் ஈடுபடுவது நல்லதல்ல என்று நான் நினைக்கிறேன். அவர்களுடைய தலைவர் அவர்களுடைய கட்சிக்கு ஆட்களைச் சேர்ப்பதற்காக தொழிற்சங்கத்தைப் பயன்படுத்தி ஆள் சேர்க்க நினைக்கிறாரோ என்று தெரியவில்லை. இருந்தாலும் அவர்கள் வக்கீலாக இருப்பதால் ஒரு வேண்டுகோள் விடுக்க விரும்புகிறேன். அவர்கள் எல்லாம் தொழிலாளர்களுக்காக ஆஜராகத் தயாராயிருந்தால் நான் அவர்களைப் பயன்படுத்திக் கொள்வேன் என்பதை தங்கள் மூலம் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

இந்தத் தொழிற்சங்கத்தில் ஒரு சின்ன மாறுதல் செய்ய வேண்டும். இன்றைய நிலைமைகளில் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு பாதுகாப்பும் இல்லை. இன்று வண்டி ஓட்டுகிறவர்களுக்கு நானேக்கு அந்த வண்டி கிடைக்குமா என்ற சந்தேகம் ஏற்படுகிறது. அதற்குக் காரணம் இந்தத் தொழில் துறையில் அடிப்படைச் சம்பளம், வேலை நிர்ணயம் போன்றவை கிடையாது. அதற்காக இந்த அரசு சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வரவேண்டும். சென்னை நகரில் டாக்ஸியை இன்னுர்தான் ஓட்டவேண்டும் என்று வரையறை செய்யவேண்டும். அப்படி வரையறை செய்வதில் கஷ்டமொன்றுமில்லை. இப்போது டிரீஸ்ட் டாக்ஸிகளை இன்னார் இன்னுர்தான் ஓட்டவேண்டும், மற்றவர்கள் யாரும் ஓட்டக்கூடாது என்று வரையறை செய்யப்பட்டு தனி பாட்ஜ் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதுமாதிரி டாக்ஸிகளையும் இன்னார் இன்னுர்தான் ஓட்டவேண்டும் என அறுதியிட்டு ஒரு முறையை வகுத்துக்கொடுக்கவேண்டும். இல்லாமல் யார் வேண்டு

[திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி] [1970 மார்ச் 21]

மானாலும் டாக்ஸி ஓட்டலாம் என்ற முறை இருக்குமானால் இதில் புகக் கூடாதவர்கள் கூட புகுந்து இதிலுள்ள ஒழுங்கு முறைகளைக் கெடுத்துவிடுவார்கள். பத்து நாட்களுக்கு முன்பு நான் ஒரு வண்டியில் ஏறிக்கொண்டு மவுண்ட் ரோடு போஸ்டாபீசுக்குப் போ என்று சொன்னபோது அந்த ட்ரைவருக்கு அந்த இடம் தெரிய வில்லை. அவர் இந்த ஊருக்குப் புதிது, அன்றுதான் வண்டியை எடுத்திருக்கிறார். அந்தமாதிரி ஆள்கள் கையில் டாக்ஸியைக் கொடுப்பது தவறு. அதோடு அப்படிக் கொடுப்பதன் மூலம் ஏற்கனவே இந்தத் தொழிலில் இருக்கிறவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே டாக்ஸியை இன்னார் இன்னார்தான் ஓட்டவேண்டும் என்று வரையறுக்கும் விதத்தில் ஒரு சட்டத்தை அல்லது ஒரு முறையை ஏற்படுத்தவேண்டும்.

அடுத்து, அவர்களுக்கு டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களைப் போல் இவ்வளவு சம்பளம், இவ்வளவு அலவன்ஸ் இவ்வளவு நேரம் தான் வேலை பார்க்கவேண்டும் என்ற முறையை ஏற்படுத்த அரசு முன்வரவேண்டும். அதைக் கொண்டு வந்துவிட்டால் தனியார் அந்த டாக்ஸி தொழிலை நடத்தாமல் அந்த வண்டி ஓட்டுகிற வனுக்கே அது சொந்தமாகும் நிலை ஏற்படும். பம்பாயில் வண்டி ஓட்டத் தெரிந்தவர்களுக்குத்தான் பெர்மிட் கொடுப்பது என்ற முறை இருந்துவருகிறது. அது மாதிரி தமிழகத்திலும் கொண்டு வருவார்களேயானால் வண்டி ஓட்டுகிறவனுக்கு தான் சொந்தம் என்ற நிலைமை ஏற்படும். அப்படி ஒரு நிலை ஏற்பட்டு விட்டால் வேலை நிறுத்தம், மற்றபடி ஒழுங்கீனங்கள் நடப்பது போன்ற காரியங்களில் யாரும் ஈடுபடமாட்டார்கள். ஆகவே இந்த இரண்டு காரியங்களையும் உடனடியாகச் செய்யவேண்டும். அதை இந்த அரசு செய்யும் என்பதில் சந்தேகமில்லை.

காரணம், திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தலைவர்கள் ஈடுபட்ட தன் பலனாக நமது அமைச்சர் என்.வி.என். அவர்கள் முன்பு அந்த யூனியன் தலைவராக இருந்தார்கள். அவர்கள் ஒரு கூட்டுறவுச் சங்கத்தை ஆரம்பித்து அந்தச் சங்கத்தின் சார்பாக 26 டாக்ஸிகள் ட்ரைவர்களுக்கு சொந்தமாக கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது நான் யூனியன் தலைவராக இருக்கிறேன். இந்த யூனியன் சார்பாக ஆட்டோ ரிக்ஷா தொழிலாளர்களுக்காக ஒரு சொஸைட்டி அமைக்கப்பட்டு அதன் சார்பாக 75 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் கொடுக்க நமது அரசு முன் வந்திருக்கிறது.

அடுத்து, போலீஸ் தரப்பிலிருந்து தொழிலாளிகளுக்கு பல தொல்லைகள் கொடுப்பதாகக் கருதுகிறார்கள். அந்த எண்ணத்தை சிறிது மாற்றியமைக்கவேண்டும். இல்லாவிட்டால் இடையில் காங்கிரஸ் தொழிற்சங்கம் அல்லது வேறு யாராவது புகுந்து தொழிலாளர்களின் மனதைக் கெடுத்து அவர்களை தவறான பாதையில் அழைத்துச் செல்ல இடம் ஏற்படும்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி]

இன்று டிரைவர்கள் “நோ பார்க்கிங்” ப்ளேஸ்களில் வண்டிகளை நிறுத்தினார்கள் என்று வழக்குகள் வருகின்றன. அதோடு ஓவர் ஸ்பீடில் போனார்கள் என்றும் வழக்குகள் வருகின்றன. இவை தவிர்க்கப்படவேண்டும். நோ பார்க்கிங் இடத்தில் வண்டியை நிறுத்தியிருந்ததால் வழக்கு போடப்பட்டிருக்கிறது என்று போலீஸார் சொல்கிறார்கள். சென்னை நகரில் மொத்தம் 120 டிவிஷன்ஸ் இருக்கின்றன. ஆனால் வண்டிகளை நிறுத்த மொத்தம் 56 ஸ்டான்டு கள்தான் இருக்கின்றன. ஆகவே மீதியிடங்களில் வண்டிகளை நிறுத்துகிறார்களே என்று வழக்கு போடுவது நியாயமானதும் அல்ல, அது சரியானதும் அல்ல. சென்னை நகரைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு டிவிஷனுக்கு ஐந்து பார்க்கிங் ப்ளேஸஸ் என்ற வகையில் 120 டிவிஷன்களுக்கு ஒரு 600 பார்க்கிங் ப்ளேஸஸ் வைத்து அதன் பிறகும் நோ பார்க்கிங் ப்ளேஸில் வண்டியை நிறுத்தினால் அவர்களை சார்ஜ் செய்யவேண்டுமே தவிர அதுவரையில் இப்படி நோ பார்க்கிங் ப்ளேஸில் வண்டியை நிறுத்துவதற்காக வழக்குகள் தொடருவதை தயவுசெய்து நிறுத்தி விட வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, ஓவர் ஸ்பீடில் சென்றார்கள் என்று டிரைவர்கள் மீது வழக்குகள் தொடரப்படுகின்றன. வெளிநாடுகளில் குறைந்த வேகத்தில் போனால்தான் சார்ஜ் செய்கிறார்கள். வேகமாகப் போவதால் விபத்துக்கள் ஏற்படலாம் என்ற காரணத்திற்காகத்தான் இந்த முறை கையாளப்பட்டாலும் கூட அப்படி வேகமாகப் போவதற்குக் காரணம் டிரைவர் மட்டுமல்ல. சட்டசபை உறுப்பினர்கள் சட்டசபைக்கு வரும்போது வண்டியை வேகமாக ஓட்டு என்று சொல்கிறார்கள். அதேபோல் வண்டியில் செல்கிறவர்கள் அவசரப் பட்டு வண்டியை வேகமாகச் செலுத்தச் சொல்கிறார்கள். ஆகவே டிரைவர் மீது ஓவர் ஸ்பீடில் என்பதற்காக வழக்குகள் போடுவதையும் நிறுத்தவேண்டும். இந்த இரண்டு காரியங்களையும் செய்துவிட்டால் டிரைவர்களின் பிரச்சனை பெரும்பாலும் தீர்ந்துவிடுகிறது. ஆகவே அவற்றைச் செய்யவேண்டும்.

அதோடு பெட்ரோல் விலை இந்திய ராஜ்யத்திலேயே நம் ராஜ்யத்தில் இருப்பதைப்போல் உயர்ந்த விலை வேறு எங்கும் கிடையாது. காரணம், மத்திய அரசின் வரி பத்து பைசா என்பதோடு ராஜ்ய வரி இரண்டு பைசாவும்சேர்ந்து இன்று பெட்ரோல் லிட்டருக்கு 1-16 என்றவிலையில் விற்கிறது. முன்பு லிட்டருக்கு 84 பைசா என்றிருந்தபோது என்ன டாக்கி கட்டணம் வசூலிக்கப்பட்டதோ அதுதான் இன்றும் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஒரு டாக்கிக்கு ஆரம்பக் கட்டணம் 75 பைசா என்று இருக்கிறது. ஆட்டோ ரிக்ஷாவிற்கு ஆரம்பக் கட்டணம் 35 பைசா என்றிருக்கிறது. ரெயிலில் இருந்து ஒருவர் இறங்கினால் இறங்கியவுடனே டிரைவர் எங்கே போக வேண்டும் ஸார் என்று கேட்கிறார். காரணம், அவர் அசோக் ஹோட்டலுக்கோ அல்லது எவரெஸ்ட்டுக்கோ போய் இறங்கினால்

[திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி] [1970 மார்ச் 21]

70 பைசா தான் வரும். ஆகவே கூடுதல் வராதா என்ற எண்ணத்தில் தான் கேட்கிறார் டிரைவர். ஆகவே டாக்ஸிக்கான ஆரம்பக் கட்டணத்தையும், ஆட்டோவிற்கான ஆரம்பக் கட்டணத்தையும் உயர்த்தி மீதியிருப்பவை அப்படியே இருக்கட்டும் என்ற முறையில் செய்யவேண்டும். அப்போது டாக்ஸிக்காரர்கள் நான் வரமாட்டேன் என்று சொல்கிறார்களே என்ற குறை பொது மக்களுக்கு இருக்காது. ஆகவே டாக்ஸிக்கான ஆரம்பக் கட்டணத்தை 70 பைசா விலிருந்து ரூ. 1 என்றும், ஆட்டோ ரிக்ஷாவிற்கான ஆரம்பக் கட்டணத்தை 35 பைசாவிலிருந்து 50 பைசா என்றும் உயர்த்த வேண்டும். அதையும் இந்த அரசாங்கம் செய்யவேண்டும்.

சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில் மொத்தம் 26,000 வாகனங்கள் இருப்பதாக சம்பந்தில் சர்வே எடுத்திருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துத் துறையில் நல்லமுறையில் நிர்வாகம் நடைபெற்றுவருகிறது. ரோட் ஸேப்டி வீக் என்றெல்லாம் போட்டு மக்களுக்கு நல்லமுறையில் பாடங்களைப் புகட்டி வருகிறார்கள். இருந்தாலும் இப்போது இருக்கும் ஸ்டாப் போதாது. அதை இன்னும் சிறிது அதிகப்படுத்தவேண்டும். மேல் நாடுகளை எடுத்துக் கொண்டால் ஒரு விபத்து என்றால் உடனே பறக்கும் படை மோட்டார் பைக்கில் வேகமாக அந்த இடத்திற்குச் செல்வார்கள். அதில் வயர்ஸ் போன்ற வசதிகள் எல்லாம் இருக்கும். நம் நாட்டிலும் அம்மாதிரி சாதனங்கள் இருக்கும்படியான விதத்தில் அத்தகைய சாதனங்களை இங்கும் வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படவேண்டும்.

ஸைக்கிள் ரிக்ஷாவைப் பற்றி மட்டும் ஒரு வார்த்தை கூறிக் கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன். ஸைக்கிள் ரிக்ஷா பற்றி மணி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். சென்னை நகரில் அவை அதிகமாக இருக்கின்றன. ஸைக்கிள் ரிக்ஷாவை ஓட்டுவதில் கஷ்டம் இருக்குமானால்—ரூ. 600 அல்லது ரூ. 700 இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்—ஒரு மோட்டாரை அதோடு ஃபிக்ஸ் செய்துவிட்டால் அது தானாகவே ஓடுகிறது. இப்போது பாங்குகள் தேசியமயமாக்கப்பட்டதற்குப் பிறகு அவர்களுக்கும் கடன்கள் வழங்க வாய்ப்பிருக்கிறது. ஆகவே இந்த ஸைக்கிள் ரிக்ஷாக்களில் மோட்டாரைப் பொறுத்து வதற்கு பாங்குகளோ அல்லது அரசாங்கம் மூலமாகவோ கடன் கொடுத்து அதைச் செய்வதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யலாம். அப்படிச் செய்தால் மக்களுக்கும் சௌகரியமாக இருக்கும்.

டாக்ஸி, ஆட்டோ ரிக்ஷா இவற்றிற்கான ஆரம்பக் கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டும். நேர் பார்க்கிங் ப்ளேஸஸில் நிறுத்துவதற்காகவும், ஓவர் ஸ்பீடில் செல்கிறார்கள் என்பதற்காகவும் தொடர்புபடுகிற வழக்குகள் நிறுத்தப்படவேண்டும். அப்போதுதான் தொழிலாளர்கள் கட்டுப்பாடாக இருப்பார்கள், ஸ்ட்ரைக் என்பது நடக்காது, இடையில் புகுந்து ஏதாவது செய்யலாம் என்று நினைக்கும் எதிரிகளின் நினைப்பு நடக்காமல் போகும்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி]

திரு. மாசுடி அனந்தசுந்தரம், திரு. வினாயகம் அவர்களும் தங்கள் வாத்தத்திறமையை தொழிலாளர்களுக்காகத் தருவார்களேயானால் தினசரி பத்து டிரைவர்களை நான் அவர்களிடம் அனுப்பத் தயாராயிருக்கிறேன். இந்த டாக்ஸி, ஆட்டோ சம்பந்தமான வழக்குகளை மூன்று, நான்கு கோர்ட்டுகளில் விசாரிக்காமல் அதற்கு தனியாக ஒரு கோர்ட் என்று வைத்து விசாரிக்கப்படுமானால் ஆஜராகும் வக்கீல்களுக்கும் வசதியாக இருக்கும், தொழிற்சங்க ரீதியில் போய் வாதாடுவதற்கும் வசதியாக இருக்கும் என்று சொல்லிக் கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. தி. தீர்த்தகிரி கவுண்டர் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் மீது என் கருதுதல்களைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்று நம்முடைய மாநிலத்திலே போக்குவரத்துத் துறை, சர்க்கார் துறை என்றும், தனியார் துறை என்றும் இரண்டு துறைகளாக இயங்கி வருவதை நாம் எல்லோரும் நன்றாக அறிவோம். உறுப்பினர்கள் இதுவரையிலும், சர்க்கார் துறையிலே நிர்வாகம் இயங்கக்கூடிய முறைகளையெல்லாம் எடுத்துச் சொன்னார்கள். சர்க்காரின் விவரப்படி 1963-64-லேயிருந்து, நடப்பு ஆண்டுவரையிலும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் புள்ளிவிவரங்களைப் பார்த்தால் நஷ்டக் கணக்குதான் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு சர்க்காரிலே சொல்லக்கூடிய காரணங்கள், பஞ்சப்படி உயர்வு இன்னும் மற்ற வாகன வசதிகள், மனைக்கட்டுகள் பணிமனை போன்ற செலவுகள் அதிகரித்திருப்பதால் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருப்பதாகக் குறிப்பிடுகிறார்கள். அதே சமயத்தில், தனியார் துறையின் நிலைமை என்ன என்பதையும் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். இந்த பட்ஜெட்டிலே தனியார் துறைக்கு அதிகப்படியான வரிவிதிப்பு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. தனியார் துறைக்கு இலாபம் வருவதாகக் கருதித் தான் அரசாங்கம் அவர்களுக்கு வரி அதிகமாக விதித்திருக்கிறார்கள் என்று கருதிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தனியார் துறைக்கு 1965-லே தான் 10 ரூபாய் ஒரு காலாண்டுக்கு வரியை உயர்த்தினார்கள். சென்ற ஆண்டு பட்ஜெட்டிலே அரசாங்க போக்குவரத்துத் துறைக்கும், தனியார் துறைக்கும் மோட்டார் வாகன சட்டத்தின்கீழ் பலதரப்பட்ட வரிகளைக் கூட்டினார்கள். இப்பொழுது காலாண்டு வரியை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள்.

அதேசு மட்டுமல்ல, மோட்டார் வாகன உற்பத்திகளுக்கு, மோட்டார் வாகனங்களுக்கு உபயோகிக்கும் இயந்திர சாதனக் கருவிகளுக்கும் மற்றும் அதற்கு உபயோகிக்கக்கூடிய எண்ணெய் போன்ற பொருள்களுக்கும் வரியை அதிகமாக சர்க்கார் உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். இந்த வரிவிதிப்பு உயர்வினால் யார் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதை அரசாங்கம் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். சர்க்கார் துறையையும், தனியார் துறையையும் எடுக்கக்கொண்டால், இன்றையதினம் நம்முடைய

[திரு. தி. தீர்த்தகிரி கவுண்டர்] [1970 மார்ச் 21]

மாநிலத்திலே சர்க்கார் துறை நடத்தும் பஸ்களைக்காட்டிலும், தனியார்துறை நடத்தும் பஸ்கள் நல்லமுறையிலே இயங்கி வருவதை எல்லோரும், எல்லா அங்கத்தினர்களும், எல்லாத் தரப்பு அங்கத்தினர்களும் ஒப்புக்கொள்வார்கள். நண்பர் திரு. மணி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள், சர்க்கார் துறை போக்குவரத்து, தனியார் துறை போக்குவரத்துக்கு முன்னேடியாக இருக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். என்னுடைய அனுபவத்திலும் சொல்லுகிறேன், மற்ற அங்கத்தினர்களும் அனுபவத்தில் கண்டிருக்கலாம், சர்க்கார் பஸ் முன்னே சென்றாலும்கூட, தனியார்துறை பஸ்பின்னே சென்றால் அதிலேதான் பெரும்பாலான பயணிகள் இருப்பதைப் பார்க்க முடியும். அதற்கு என்ன காரணம் என்றால், சர்க்கார்துறை பஸ்களிலே பிரயாணம் செய்வது என்றால் வண்டிகள் சரியாக இல்லை, புகைபோனால் பெரும் தி விபத்து மண்டலம் போல் போய்க்கொண்டிருக்கிறது, வாகனங்கள் சத்தமாக இருக்காது, சீட்டுகள் நன்றாகயிருக்காது, வண்டிகள் ஒழுங்காக இருக்காது, ஒரு மைல் தூரத்திற்குச் சத்தம் கேட்கும், இப்படியாக அந்த வண்டிகளின் நிலைமை நன்றாகயில்லை.

திரு. ஆசைத்தம்பி அவர்கள் ஓவர் ஸ்டீட் பற்றிக் கேட்டார்கள். அந்த வண்டிகளிலே உட்கார்ந்தால் எவ்வளவு வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள் என்பது பொதுமக்களுக்குத் தெரியும். சர்க்கார் துறை பஸ்களில் சாதாரண பஸ்கூட வேகமாகச் செல்கிறது என்று பொதுமக்கள் மத்தியில் எண்ணம் வளர்ந்திருக்கிறது என்பதைச் சர்க்காரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

நிர்வாகத்தை ஒழுங்குபடுத்தி, நலப் பத்தை ஈடுகட்ட வேண்டும். வருவாயைப் பெருக்க வேண்டும் என்பதைப்பற்றி ஆராய வேண்டும். பஸ்களை அதிகமாக விடுவது, பஸ்களை தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்றால் லாபகரமாக உள்ள ஈட்டுகளை ஆக்குவது போன்ற காரியங்களைச் செய்யவேண்டும். 75 மைல்களுக்கு மேலுள்ள ஈட்டுகளைத் தேசியமயமாக்குவது என்று சர்க்கார் ஒரு கொள்கையை வைத்திருப்பது சரியல்ல, சரியாக இருக்க முடியாது என்பதைச் சர்க்காரின் கவனத்திற்கு கொண்டுவர விரும்புகிறேன். ஏனென்றால் பல ஈட்டுகளிலே லாபமாக இல்லை. இந்தப் புள்ளி விவரங்களும், சர்க்காருக்கு வருமானமில்லாமல் பல ஈட்டுகளைச் சென்றே நகரிலே நிறுத்தியிருப்பதாக அறிக்கையில் இருக்கிறது. ஆகவே, லாபகரமாக இயங்கவேண்டுமென்றால், அந்த ஈட்டில் எவ்வளவு வருமானம் வரும், போக்குவரத்து வசதியிருக்கிறதா? எத்தனை பஸ்கள் ஓடுகின்றன என்று சர்வே செய்து போக்குவரத்தைச் செய்துகொடுப்பதுதான் நல்ல காரியமாக இருக்கும்.

இன்றையத்தினம் போக்குவரத்தில் ஒரு மைலுக்கு 1¼ ரூபாய்க்குக் குறைந்த வருமானம் வந்தால், அது சர்க்கார் துறையாகயிருந்தாலும் சரி, தனியார் துறையாக இருந்தாலும் சரி அது

1970 மார்ச் 21] [திரு. தி. தீர்த்தகிரி கவுண்டர்]

லாபகரமாக இருக்க முடியாது, நஷ்டமாகத்தான் இருக்கும். அதைச் சர்க்கார் கவனத்தில் எடுத்துக்கொண்டு, அந்தத் துறையில் லாபம் காண்பதற்கு முயற்சிகள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன். ஏனென்றால் சர்க்கார் துறைகளில் எடுத்துக்கொண்டால் பல துறைகளிலே நஷ்டமாக இயங்குகிறது. சர்க்கார் துறையாக இருந்தாலும் சரி, தனியார் துறையாக இருந்தாலும் சரி லாபமில்லாமல், லாபமில்லாவிட்டாலும் நஷ்டம் வராமல் பாதுகாக்கப்படவேண்டும். அந்த நஷ்டத்தை ஈடு செய்ய சர்க்கார் பலதரப்பட்ட வரிகளை விதிக்கிறார்கள். விவசாயத் துறையிலே வரி விதிக்கிறார்கள், விற்பனை வரியை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் கவனத்திற்கொண்டு, மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்களும், மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்களும் இப்பொழுது இங்கு இல்லையென்றாலும்கூட, மற்ற அமைச்சர்கள் இருக்கிறார்கள். வரியைக் குறைப்போம், வசதியை பெருக்குவோம் என்று சொன்னார்கள் அந்த நிலையை கருத்திற் கொண்டு இன்றைக்கு யார் வரியைத் தாங்கக்கூடியவர்கள் என்று பார்த்து விதிக்க வேண்டும்.

தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டுமென்று அங்கத்தினர்கள் பேசுகிறார்கள் நிர்வாகத்திற்கும் பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கும் அக்கடிமம் ஊக்கடிமம் சர வேண்டும் அடலஸ் இந்தச் தொழிலை நகங்காமல், நல்லமுறை யில் வளர்வதற்கு அரசாங்கம் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

விற்பனை வரியில் இன்றைய தினம் சர்க்கார் விதித்திருப்பது 5 இலட்சம் ரூபாய்க்குமேல் வியாபாரம் செய்யக் கூடியவர்களுக்குச் சர்சார்ஸ் விதித்திருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு தொழில் துறையிலே இயங்கக்கூடியவர்களுக்கு, பஸ்களுக்கு வேண்டிய உறுப்புக்களை வாங்க வேண்டுமென்றால், சர்சார்ஸை வாங்கக்கூடியவர்களிடம் வசூலிக்கிறார்கள். ஆகவே, பஸ்களை நடத்தும் தனியாருக்கு பலதரப்பட்ட வரிகளும் இன்றையத்தினம் சுமையாக ஏறிக்கொண்டிருக்கின்றன. அவர்கள் வாங்கும் உபகரணங்களுக்கு வரி ஏற்றப் பட்டிருக்கிறது. மற்ற வாகனங்களுக்கு வரி உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. மற்றும் அன்றாடம் உபயோகிக்கும் பொருள்களுக்கும் வரி உயர்வு ஏற்பட்டிருக்கிறது. மற்றபடி டயர்கள் போன்றவை களுக்கும் வரி விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இவ்வளவு சுமையும் இன்றையத்தினம் விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், இந்தத் தேசத்திலே நம்முடைய மாநிலத்திலேதான் போக்கு வர்த்தகத்துறைக்கு அதிகமாக வரி விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைச் சர்க்காரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். மற்ற மாநிலங்களில் இந்த அளவுக்கு வரி இல்லை.

[திரு. தி. தீர்த்தகிரி கவுண்டர்! [1970 மார்ச் 21]

தனியார் துறையில், நம்முடைய மாநிலத்திலேயுள்ள போக்குவரத்து வசதி, மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும் பஸ்கள் நல்லமுறையில் இருக்கின்றன. பஸ்ஸில் உட்கார்ந்தால் அங்கத்தினர்களுக்கு இருக்கும் குஷன் சோபா போல் சீட் இருக்கிறது. அங்கத்தினர்கள் ஆழ்ந்து தூங்கும் முறையிலே சுகமாகப் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். அந்த அளவுக்குத் தமிழ்நாட்டிலே போக்குவரத்துத் துறையில், தனியார் துறையினர் சிறப்பாக நடத்துகிறார்கள். பொது மக்களுக்கு நல்லமுறையில் அந்தத் துறை இயங்கி வருகிறது. அதற்காக சர்க்கார் அந்தத் துறைக்குப் பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

இன்றையத்தினம் விதிக்கப்பட்டிருக்கும் வரியானது, பொன் முட்டையிடும் வாததைக் கொல்லுவதுபோல் இருக்கிறது. ஏனென்றால், தொழில் நடத்தக்கூடியவர்களுக்குப் பாதுகாப்பும், அவர்களுக்கு ஆக்கமும் ஊக்கமும் கொடுக்க வேண்டிய சர்க்கார், அவர்களை நசுக்க முயற்சிப்பது முறையாகாது. எனவே, அதற்கு நல்ல பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டியது கட்டாயம் என்று என்னுடைய அனுபவத்தைச் சொல்லிக்கொள்ளுகின்றேன்.

சர்க்கார் துறையில், மொபைசலில் நடத்துகின்ற ஓட்டுகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 2½ பைசா என்று வசூலிக்கிறார்கள். தனியார் 3 காசுகள் வாங்கலாம் என்று அனுமதி கொடுத்திருந்தாலும் அவர்கள் சர்க்கார் பஸ்களில் வசூலிப்பதைப்போலவே, தனியார் துறையினரும் 2½ பைசாதான் வசூல் செய்து வருகிறார்கள். ஆகவே, அப்படி வசூல் செய்வதிலே அவர்களுக்கு மொத்த வசூல் இன்றையத்தினம் குறைகிறது. இந்த முறைகளையெல்லாம் கவனமாகப் பரிசீலித்து, அந்தத் துறைக்கு ஆக்கம் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

இன்னும் சர்க்கார் துறையிலே பல ஆண்டுகளாக நிர்வாகத்திலிருக்கும் குறைபாடுகளைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கும் வசதிகளையெல்லாம் குறிப்பிட்டார்கள். இன்றையத்தினம் சர்க்கார், தொழில்துறைக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் ஆக்கம் கொடுக்க வேண்டுமென்பதில் நாம் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்பதில் எந்த அரசியல் கட்சிக்கும் வேறு அபிப்பிராயம் இருக்க முடியாது. ஆனால் தொழில் நடத்தக் கூடியவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு கொடுத்து, அவர்களுக்கும் ஊக்கம் கொடுத்து, நல்ல முன்னேற்றம் காண வகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தைகளை இத்துடன் முடித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

* திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : மாற்றுத் தலைவரவர்களே, இந்த மன்றத்தில் வைக்கப்பட்டிருக்கின்ற தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின்மீது எங்களுடைய கட்சியின் சார்பில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுத்தீர்மானங்களையொட்டிச் சில கருத்துக்களை கூற முனைகிறேன்.

பயாட

1970 மார்ச் 21]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

இந்த அரசு பஸ் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை ஆக்குவதைத் தனது கொள்கையாகக் கொண்டிருக்கிறது. 1968-ஆம் ஆண்டு, இன்றைய முதல்வர் அவர்கள் இந்த இலாக்காவை வைத்துக்கொண்டிருந்த பொழுது அன்று மானியக்கோரிக்கை விவாதம் நடந்த பொழுது கூறினார்கள், இப்பொழுது 75 மைல்கள் வரையிலும் உள்ள வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்குகிறோம், அடுத்தது, படிப்படியாக, 60 மைல், 50 மைல் என்ற முறையில் இந்த நாட்டிலிருக்கும் வழித்தடங்கள் அத்தனையும் நாட்டுடைமையாக்கப்படும் என்ற உறுதிமொழியை இந்த அவையில் கொடுத்ததை நான் ஞாபகப்படுத்துகிறேன். ஆனால், கழிந்த 2, 3 ஆண்டுகளாக 1968-க்கு பின்பு இதுவரையிலும் எந்த வழித்தடங்களும் நாட்டுடைமையாக்கப்படாதாக இந்த அறிக்கையில் குறிப்பிடப்படவில்லை. கடந்த ஒரு ஆண்டில் ஒரே ஒரு வழித்தடம் தான் இந்த அரசின் நிர்வாகத்தில் வந்திருக்கிறது. இந்த அறிக்கையை சமர்ப்பித்தபொழுது, இந்த மானியக் கோரிக்கையை இந்த அவையின் முன் வைத்தபொழுது நிச்சயம் இந்த அரசு அந்தக் கொள்கையை விஸ்தரித்து, இன்னும் அடுத்தபடியாக, 60, 50 மைல்களுக்குள்ளே இருக்கும் அத்தனை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்க திட்டத்தை வைத்து, கோரிக்கையை சமர்ப்பித்திருக்கும் என்று என்னியிருந்தேன். இன்று இருக்கிற பஸ்கள் பிரேக் டவுன் ஆவது போல், இந்த அரசின் கொள்கையும் பிரேக் டவுனாகின்ற நிலைமையான இங்கு இருக்கிறது என்பதைக் கூற விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 1967-ல் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு இரண்டு காசாக இருந்த கட்டணம் இந்த அரசால் 2½ காசாக உயர்த்தப்பட்டது. அதற்குப் பிறகு இப்பொழுதுகூட கட்டணத்தை உயர்த்தியதாகக் கேள்விப்படுகிறோம். ஆனால், கழிந்த ஆண்டிலும் இப்படி கட்டணத்தை உயர்த்தியபோது இந்த மன்றம் நடந்துகொண்டிருந்தது. இந்த அறிக்கையிலோ அல்லது இந்த மன்றத்திலோ கட்டண உயர்வைப் பற்றி கூறவில்லை. அதேபோன்று இப்பொழுதும் அரசு பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தியிருக்கிறது. ஆனால் இந்த அறிக்கையிலோ அல்லது அமைச்சர் அவர்களோ இந்த அவையில் அதுபற்றிக் கூற முன்வரவில்லை. அதன் ரகசியம் என்னவென்று தெரியவில்லை. பாராளுமன்றத்தில் ரயில்வே கட்டணம் கூட்டப்பட்டபொழுது பாராளுமன்றத்தில் வைக்கப்பட்ட அறிக்கையில் அந்த அமைச்சர் அதுபற்றி குறிப்பிட்டார்கள். அங்கத்தினர்களுடைய கருத்துக் களை அதன் பேரில் கேட்டார்கள், அங்கத்தினர்களின் விருப்பப்படி கூட்டிய கட்டணத்தை குறைக்கவும் அமைச்சர் அவர்கள் முன்வந்தார்கள். ஆனால், இங்கே இருக்கிற நிலை என்னவென்று சொன்னால் இந்த அவை நடந்துகொண்டிருக்கும்பொழுது கட்டணத்தைக் கூட்டுகின்ற அந்தத் தகவல் கூட இங்கே அறிவிக்கப்படவில்லை என்று சொன்னால், இந்த அவையை இந்த அரசு அவமதிப்பதாகத் தான் நான் கருதுகிறேன். மேலும் கட்டணம் கூட்டுவதை மக்கள்

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

[1970 மார்ச் 21]

தாங்கிக் கொள்ளமாட்டார்கள். கட்டணம் உயருவதால் ஏழை தொழிலாளிகள், மாணவர்கள், விவசாய மக்கள் பெரிதும் பாதிக்கப் படுவார்கள்.

அடுத்தபடியாக, அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே வைத்திருக்கிற அறிக்கையில் இந்த இலாகாவின் நிதிநிலை என்று ஒரு பாராவில் கூறியிருக்கிறார்கள். கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக இந்த இலாகா நஷ்டத்தில் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. இதற்கு முன்னதாக இருந்த அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள் கடந்த ஆண்டில், அடுத்த ஆண்டில் நிச்சயம் ரூ. 2 கோடி லாபத்தைக் காட்ட இயலும் என்று கூறினார்கள். அவர்கள் அப்படி எதையோக் குறிப்பிட்டுவிட்டு சென்று விட்டார்கள். ஆகவே, நான் அதைப்பற்றி அதிகமாகக் கூற விரும்பவில்லை. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக, அதற்கு முன்பு பல ஆண்டுகளாக இந்த இலாகா நஷ்டத்தில் தான் நடந்துகொண்டிருக்கிறது. ஏன் நஷ்டத்தில் நடக்கிறது என்பதை இந்த அரசு நினைத்துப் பார்த்ததாகத் தெரியவில்லை. அண்டை மாநிலத்தில், கேரளாவில், நமது மாநிலத்தில் உள்ள இந்த இலாகா ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற சம்பளத்தைப் பார்க்கிலும் அதிகமாகக் கொடுக்கிறார்கள். அதோடு அரசாங்கத்திற்கு வருமான வரி கொடுக்கிறார்கள், தொழிலாளர்களுக்கு போனஸ் கொடுக்கிறார்கள் இருந்தாலும் கூட அங்கு லாபத்தைக் காட்ட முடிகிறது. ஆனால், இங்கே நமது அரசாங்கம் மிகவும் நஷ்டத்தைக் காட்டுகிறது என்று சொன்னால், நிச்சயம் அந்த ரகசியத்தைப்பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். எப்படி நஷ்டம் என்று சொன்னால், ஒரு வேளை பப்ளிக் யூடிலிட்டி சர்வீஸ் என்ற ரீதியில் நடத்துகிறோம், அதனால் தான் நஷ்டம் என்று சொன்னாலும், நஷ்டத்தை தவிர்க்கக் கூடிய வழிவகைகள் இருக்கின்றன.

நமது பஸ்களை உபயோகிக்கின்ற பொது மக்கள் நம்பிக்கையை இழந்து விட்டவர்களாகத் தான் காணப்படுகிறார்கள். என்கு பார்த்தாலும் பிரேக் டவுன், என்கு பார்த்தாலும் விபத்துக்கள் என்ற நிலையில் யார் தான் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்பவர்கள், எந்த டெப்போவை எடுத்துக்கொண்டாலும், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லை என்ற ஒரே குரல் தான் நிச்சயம் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. மேலும் இந்த பஸ்களை பழுதுபார்க்கும் நிலை நாளுக்கு நாள் சீர்கெட்டுப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே தான் விபத்துக்கள் கூடிக்கொண்டிருக்கின்றன. எனக்கு முன்பு பேசிய திரு. மார்டின் அவர்கள் விபத்துக்கள் பற்றிய எண்ணிக்கை பற்றி அறிக்கையில் குறிப்பிடப்படவில்லை என்று கூறினார்கள். நாகர்கோவில் மீனாட்சி புரம் டிவிஷனில் இந்த ஆண்டில் விபத்துக்களில் இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை 13, பெரிய விபத்துக்களில் மாட்டிக்கொண்டவர்களின் எண்ணிக்கை 8 பேர், நடுத்தர விபத்துக்களில் மாட்டிக் கொண்டவர்களின் எண்ணிக்கை 25, சிறு விபத்துக்களில் மாட்டிக் கொண்டவர்களின் எண்ணிக்கை 460. ஆக, இந்த ஆண்டில் 506

1970 மார்ச் 21] [திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. இந்த நிலையில் விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்பட்டால், நிச்சயம் மக்கள் நம்பிக்கை இழக்கக் கூடிய நிலைதான் ஏற்படும்.

அடுத்தபடியாக, இந்த ஆண்டில் மீளுட்சிபுரம் டெப்போவில் ஒரு மாதத்திற்கு 300 பிரேக் டவுன்கள் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன சராசரியாக. மார்ச் மாதம் 6-ம் தேதி மாத்திரம் 17 பிரேக் டவுன்கள் நடந்திருக்கின்றன. எகஸ்பிரஸ் பஸ்களில் அக்டோபர்-மார்ச்சு வரையிலும் 61 பிரேக் டவுன்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. அது மாதிரியாக விபத்துக்கள், பிரேக் டவுன்கள் ஏற்பட்டுக் கொண்டே போனால், நிச்சயம் மக்கள் இந்த பஸ்களை நம்பி வாழ முடியாது. வேறு வழிகளின் மூலமாகத் தான் தங்களுடைய பிரயாணங்களை வைத்துக்கொள்ள வேண்டிய நெருக்கடி ஏற்படும்.

அடுத்தபடியாக, நண்பர் ஆசைத்தம்பி அவர்கள் இந்த அரசு தொழிலாளர்கள் அரசு என்று கூறினார்கள். இந்த இலாகாவில் தொழில் ஆற்றுகின்ற தொழிலாளிகளுடைய நிலை என்னவென்பதை சற்று சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். அவர்களுடைய பிரச்சனையைத் தீர்ப்பதற்கு ஒரு உயர்மட்டக் குழுவை 1968-ல் அரசு நியமித்தது. அந்தக் குழு கூட நன்னுடைய அறிக்கையை சமர்ப்பித்துவிட்டது. ஆனால், இன்று இருக்கிற நிலை என்னவென்றால், அந்த அறிக்கையில் கண்டமாதிரி தொழிலாளர்களுக்கு சம்பளத் தையும் மற்ற சலுகைகளையும் அளிக்க மறுத்து, இந்த அறிக்கை மறு பரிசீலனைக்கு சம்பளக் கமிஷனுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலையில் எப்படி தொழிலாளர்கள் ஊக்கத்தோடு உழைப்பார்கள்? அவர்கள் அதிருப்தி அடைந்திருக்கிறார்கள் என்பதையும் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டுவசதி ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டிய தலையாய கடமையை இந்த அரசு நிச்சயம் நிறுவவிட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. நாகர்கோவிலில் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பாக 8½ ஏக்கர் நிலம் வீடுகள் கட்டுவதற்காக ஆர்சிதம் செய்யப்பட்டது. அந்த நிலத்தை பஸ்களை ஒதுக்கிவிடுவதற்கு உபயோகப்படுத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். இதுவரையில் ஒரு வீடுகூட கட்டிக் கொடுக்கப்படவில்லை. அதுபோலவே மற்றும் பல இடங்களிலும் வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்கு நிலம் ஆர்சிதம் செய்யப்பட்டிருந்தும், வீட்டு வசதி செய்துகொடுக்கப்படவில்லை.

கடைசியாக எனது மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் கடந்த மூன்று மாதங்களுக்கு முன்பு மார்த்தாண்டம் கல்லூரி மாணவர்களுக்கும், அங்கு இருக்கிற பஸ் தொழிலாளர்களுக்கும் இடையே சிறிய சச்சரவுகள் ஏற்பட்டன. அதன் விளைவாக பல்வேறு மாணவர்கள் வழக்குகளில் உட்பட்டு, தாங்கள் படிக்க முடியாதபடி, அந்த வழக்குகளுக்குச் செல்லவேண்டிய நிர்ப்பந்தமான நிலையில் இருக்கிறார்கள். இந்த அரசு இதுவரையில் எத்தனையோ வழக்குகளை

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

[1970 மார்ச் 21]

பின்வலித்துக்கொண்டிருக்கிறது. அதைப் போல இந்த வழக்குகளையும் பின்வலித்துக் 'கொள்ளவேண்டுமென்று வேண்டிக்கொள்கிறேன். (மணி அடிக்கப்பட்டது.)

* திரு. எம். சி. பாலன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மன்றத்தில் நமது பெருமதிப்பிற்குரிய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் மானியக் கோரிக்கையை மனமாற ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களை நான் இங்கே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்வதற்கு முன்னால் இந்த நாட்டிலிருக்கிற பஸ்களை எல்லாம் நாங்கள் தேசிய மயமாக்குவோம் என்று சொல்லிவந்தோம். நாங்கள் ஆளும் கட்சியான பிறகு தி.மு.க. எந்த கருத்துக்களைச் சொல்லிவந்ததோ, அந்தக் கருத்துக்களை அப்படியே நடைமுறைக்குக் கொண்டுவருகிற வகையில், 1967-ல் இங்கே மானியக் கோரிக்கையை கொண்டுவந்த நேரத்தில் இந்நாள் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் 75 மைல்களுக்கு மேலே இருக்கிற பெரிய வழித்தடங்களையும், அதைப் போல கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தின் எல்லையைத் தொடுகின்ற அல்லது எல்லைக்கு வெளியே செல்லுகின்ற வழித்தடங்களையும், அதைப்போல சென்னை நகரத்தின் எல்லையைத் தொடுகிற, சென்னைக்கு வெளியிலே செல்லுகிற அத்தனை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்று இந்த மாமன்றத்தில் தெரிவித்து, அந்த அடிப்படையில் 400 க்கு மேற்பட்ட பெரிய வழித்தடங்களை இன்றைய தி.மு.க. அரசு மிகத் தீவிரமாக செயல்படுத்தி, மிகச் சிறப்பாக இன்றையதினம் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற மாட்சிமையை நாம் பார்க்கிறோம்.

அந்த அடிப்படையில் உள்ளபடியே கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் கிட்டத்தட்ட 70% க்கு மேல் வழித்தடங்கள் இன்றையதினம் தேசியமயமாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதற்காக நான் இந்த அமைச்சரவையை மனமாரப் பாராட்டுகிறேன். அதே நேரத்தில் அங்கே வேலை செய்துவந்த டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், அதே போல டெக்னிகல் செக்ஷனிலே வேலை செய்யும் அத்தனை பேர்களுக்கும் அவர்கள் என்ன வேலை செய்து வந்தார்களோ, அதற்கு மாற்று வேலை தரப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காகவும் நான் இந்த அரசை மனமாரப் பாராட்டுகிறேன். அதே நேரத்தில் அங்கே செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டராக வேலை செய்பவர்கள் ஒரு வேளை 4 அல்லது 5 வது பாரம் வரை படித்தவர்களாக இருப்பார்கள். அங்கே எஸ்.எஸ்.எல்.சி. படிக்காமல் எழுத்தார் வேலை செய்தார்கள். இப்படிப்பட்டவர்களுக்கு மாற்று வேலை தரப்படாத காரணத்தாலே அவர்கள் மிகவும் வாடிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் மாற்று வேலை தேடித்தரவேண்டும் என்று நான் இந்த அமைச்சரவையை பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[1970 மார்ச் 21] [திரு. எம். சி. பாலன்]

அதேநேரத்தில் அமைச்சரவர்கள் இங்கே வைத்திருக்கிற குறிப் பிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துத் துறையில் பணி செய்வதற்கு தகுதியுடையவர்கள் என்று கண்டறியப்பட்டால் அரசு போக்குவரத்து துறைப் பணியில் எடுத்துக்கொள்ளப்படுவார்கள் என்று தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதே போல டெக்னிகல் வேலைக்காரர்களை மட்டும்தான் வேலைக்கு எடுக்கவேண்டும் என்று சர்க்கார் உத்தரவு பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். இதைமாற்றி அங்கே வேலை செய்த அத்தனை பேர்களையும் தமிழக அரசு போக்கு வரத்துத் துறையிலே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று நான் அமைச்சரவர்களை பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல், இங்கே எனக்கு முன்னாலே பேசிய நண்பர்கள் கோளாவிலே இருக்கிற டிரைவர்களுக்கும் இங்கே இருக்கிற டிரை வர்களுக்கும், அங்கே இருக்கிற கண்டக்டர்களுக்கும் இங்கே இருக் கிற கண்டக்டர்களுக்கும் சம்பளத்திலே மிக அதிகமான வேறுபாடு கள் இருக்கின்றன என்று இந்த மாமன்றத்திலே தெரிவித்தார்கள். நான் அவர்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்வேன். கோளாவிலே பஸ்ஸுக்கு ஒரு கிலோமீட்டருக்கு 5 பைசா வீதம் பெறுவதையும், அங்கே சிட்டி சர்வீஸ் அதிகமாக இல்லாமல் நெடுத்தடங்கள் அதிக மாக இருப்பதையும் இந்த மாமன்றத்திலே இருக்கிற நண்பர்கள் அறிவார்கள். கடந்த 10, 15 ஆண்டு காலமாக கோளாவிலே இருக் கிற சம்பள விகிதத்திற்கும் தமிழகத்திலே இருக்கிற சம்பள விகிதத் திற்கும் இருக்கிற வேறுபாடுகளை இந்த மன்றத்திலே பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களிலே சொல்லிய போது காங்கிரஸ் மந்திரிசபை கோளாக்காதினராக இருந்தனர். ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அமைச்சரவை பொறுப்பேற்றபிறகு தொழிலாளர் நன்மை யைக் கருதி, மேல்மட்ட குழு ஒன்றைப் போட்டு, என்ன என்ன நன்மைகள், சலுகைகள் தரலாம் என்று ஆராய்ச் சொல்லி, அந்தக் குழுவும் ஆராய்ந்து, அது தந்த அறிக்கையின் அடிப்படையில் சலுகைகள் செய்ய முற்பட்டுள்ளது. இன்றையதினம் 1967-ல் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு பொறுப்பேற்றவுடனேயே, தொழிலாளர்களின் நன்மைக்காக, அகவிலைப் படி, வீட்டுவசதிப் படி போன்ற பல்வேறு வசதிகளைத் தந்தது. அந்த முறையிலே 24 லட்ச ரூபாய் இந்த அரசுக்கு செலவாகியது.

அதேபோல மேல்மட்ட குழுவின் ஆலோசனையின்படி தினப்படி, இரவுப்படி, தந்ததன் மூலம் 20 லட்ச ரூபாய்க்குமேல் அதிகம் செல வாகி இருக்கிறது என்று தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் சம்பள விகிதத்தைப் பொறுத்தவரையில் அதை சம்பளக் குழு வுக்கு அனுப்பி, அவர்களுடைய ஆலோசனையைப் பெறுவதற்காக முயற்சி இருக்கிறதே தவிர, மேல்மட்ட குழுவின் அறிக்கையை தூக்கி எறிந்துவிட்டார்கள் என்று தொழிலாளர் சங்கத் தலைவர்கள் பேசிவந்ததை இந்த மாமன்றம் அறியும். அந்தக்

[திரு. எம். சி. பாலன்]

[1970 மார்ச் 21]

குழுவின் ஆலோசனையைப் பரிசீலனை செய்வதற்காக சம்பளக் குழுவிற்கு கொடுத்திருக்கிறது என்பதை அருமை நண்பர்களுக்கு பணிவன்போடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கே பேசியவர்கள் எல்லாம் நட்டம், நட்டம் என்று பேசினார்கள். இந்த நேரத்தில் 1965-66, 1966-67-லே இந்த மாமன்றத்திலே மாண்புமிகு அமைச்சர் வெங்கட்டராமன் அவர்கள் கூறி இருக்கிற பதிலை நினைவுக்குக் கொண்டு வருகிறேன். இங்கே சிட்டி பஸ்களை வெறும் லாப நோக்கத்திற்காக, வியாபாரத்திற்காக இயக்க வில்லை. மக்களுடைய வசதிக்காகத்தான் அவை விடப்படுகின்றன. 1960-61, 1961-62, 1962-63 ஆண்டுகளில் உள்ளபடியே சிறு லாபங்கள் ஏற்பட்டன. அதற்குப்பிறகு தொழிலாளர்களுக்கு நாம் அதிக சம்பளம் தந்ததன் மூலமாகவும், பல வசதிகளை உருவாக்கியதன் மூலமாகவும், இந்தப் பட்டணத்திலே அதிக பஸ்களை விட்டதாலேயும் அதிக நஷ்டங்கள் ஏற்பட்டன என்று இந்த மாமன்றத்திலே அமைச்சர் வெங்கட்டராமன் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். 1963-64-ல் 28.9 லட்சம் ரூபாயும், 1964-65-ல் 18.2 லட்சம் ரூபாயும், 1965-66-ல் 14.39 லட்சம் ரூபாயும், 1966-67-ல் அதாவது காங்கிரஸ் காரர்கள் இந்த நாட்டில் ஆட்சியை எங்களிடத்திலே ஒப்படைத்து விட்டு சென்றபோது, 61 லட்ச ரூபாயை நஷ்டமாக வைத்துவிட்டு சென்றார்கள். அதற்குப் பிறகு திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு தொழிலாளர்களுக்கு 24 லட்ச ரூபாயை அவர்களுடைய சலுகையாக தந்ததற்குப் பிறகும் 1967-68-ல் 23.25 லட்ச ரூபாய் நஷ்டமாகும். அதற்குப் பிறகு 1968-69-ல் 29 லட்ச ரூபாய் நட்டம். இந்த ஆண்டு 20 லட்ச ரூபாய் நட்டம் வரும் என்று தெரியப்படுத்துகிறது.

இதே நேரத்தில் இந்த மாமன்றத்தில் நட்டம் வருகிறது, நட்டம் வருகிறது என்று கூறிய அருமை உறுப்பினர்களுக்கு நான் ஒன்றையும் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். இன்றைய தினம் சென்னை பட்டணத்திலே மட்டும் 29.37 லட்ச ரூபாய் நட்டம் ஏற்பட்டிருப்பதைக் குறிப்பிடுகிறேன். உங்களுக்குத் தெரியும் ஆயிரத்திற்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் இந்த சிட்டியிலே ஓடுகின்றன. ஆனால் மிகக் குறைவாக 600 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற பாம்பேயில் 29 லட்ச ரூபாய் நட்டம். அதேபோல டெல்லியிலே 600-க்கு குறைவான பஸ்கள் இருக்கின்றன, ஆனால் நட்டம் 49 லட்ச ரூபாய். பெங்களூரில் கிட்டத்தட்ட 300 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அங்கே 20 லட்ச ரூபாய் நட்டம். 400 பஸ்கள்தான் ஆமதாபாத்தில். அங்கே நட்டம் 44.37 லட்சம் ரூபாய். இதையெல்லாம் உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர ஆசைப்படுகிறேன். கல்கத்தாவில் நாள் ஒன்றுக்கு 50,000 ரூபாய் நட்டத்திலே அந்தத் துறை ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது என்று தெரிவிக்கிறார்கள். ஆகவே சிட்டி

1970 மார்ச் 21] [திரு. எம். சி. பாலன்]

பஸ்கள் எல்லாம் லாபத்தைக் கருதி ஓட்டப்படுவதில்லை. இங்கே இருக்கிற மக்களின் வசதிக்காக விடப்படுகிறது. ஆகவே, இந்த நட்டத்தை வைத்துக் கொண்டு பெரிய நட்டங்கள் ஏற்பட்டு விட்டன என்று அருமை நண்பர்கள் தெரிவிக்கவேண்டாம்.

நான் இந்த நேரத்தில் என்னுடைய நாகர்கோயில் கிளையைப் பற்றி ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். நாகர்கோயிலில் கிட்டத்திட்ட 500 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அங்கே ஒரு அசிஸ்டென்ட் இன்ஸினியர் ராங்கிலே உள்ள ஒருவர் அந்தத் துறையை பராமரித்து வருகிறார். இரண்டாயிரத்துக்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் வேலைசெய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இரண்டு பெரிய பணிமனைகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அங்கே இருக்கிற டி.டி.எஸ். ஐப்பார்த்து எதையாவது சொன்னால் நீங்கள் எப்படி டெல்லியைப் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறீர்களோ, அதே போல் நான் சென்னையைப் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறேன். எனக்கு ஒரு ப்யூனை வேலையில் வைக்கவோ, ஒருவரை சஸ்பென்ட் செய்யவோ முடியவில்லை. 450 மைல்களுக்கு அப்பாலே எட்டாத தொலைவிலே சென்னையிலே தலைமை நிலையம் இருக்கிறது என்று தெரிவிக்கிறார். நான் கமிட்டி கூடுகிற பொழுதெல்லாம் ஒரு கூட்டு டைரெக்டர் போட வேண்டும் என்று கேட்டு அதை டி.டி.எஸ். அவர்கள் தலைமையில் உள்ள ஆலோனைக் குழுவே கேட்டும் முடியவில்லை. நான் ஒரு டெக்னிகல் ஸ்டாப்—ஒரு ஜாயிண்ட்டு டைரெக்டரைப் போட வேண்டும் என்று அவரே தீர்மானம் கொண்டு வந்து அது நிறைவேற்றப்பட்டு அரசாங்கத்தின் கவனத்திலே இருந்து கொண்டு இருக்கிறது. இதே மன்றத்தில் நான் மூன்று தடவை பேசியும் எதுவும் நடக்கவில்லை.

இன்னும் ஒன்றையும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பொதுவாக செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களாக நியமிப்பதற்கு அனுபவமிக்க கண்டக்டர்களைத்தான் நியமிக்க வேண்டும். அதேபோல ஒரு டிரைவர் ஒரு பஸ்ஸை எடுத்துக்கொண்டு போய் பிறகு விட்டு விட்டு சென்று விடுகிறார். நானே எந்த பஸ் தரப்படுகிறது, எந்த ரூட் தரப்படுகிறது என்று அவருக்குத் தெரிவதில்லை. ஆகவே ஒரு பஸ்ஸுக்கு இரண்டு டிரைவர்கள் என்று வைத்து காலையிலே இருந்து மாலை வரையில் ஒருவரும் அதற்கு மேல் மற்றொருவரும் ஓட்டுகிற நிலைமை இருக்கும்படி செய்தால் அதிலே என்ன தவறு இருக்கிறது என்று அவரே பார்த்து அங்கே இருக்கிற பெரிய எஞ்சினியர்களை யெல்லாம் கலந்து ஆலோசித்து அதிக நட்டம் ஏற்படாத முறையிலே நடைபெறும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். அப்படியானால்தான் டிரைவர்களுக்குப் பொறுப்பு உணர்ச்சி ஏற்படும்.

அடுத்தபடியாக, டிக்கெட்டு கொடுக்கப்படுகிற விஷயத்தில் நாகர்கோவிலிலே இருந்து கோயம்புத்தூருக்கு ரூ. 14.40 டிக்கெட்டு அதற்கு 10 ரூபாய்க்கு ஒரு டிக்கெட்டும் 3 ரூபாய்க்கு ஒரு டிக்கெட்

[திரு. ஏம். சி. பாலன்]

[1970 மார்ச் 21]

டும் ஒரு ரூபாய்க்கு ஒரு டிக்கெட்டும் 40 பைசாவிற்கு ஒரு டிக்கெட் டும் ரிஸர்வேஷனுக்கு 25 பைசாவிற்கு ஒன்றும் ஆக 5 டிக்கெட்டுகள் தரப்படுகின்றன. இதனால் அரசாங்கத்திற்கு நட்டம் ஏற்படுகிறது என்பது மட்டும் அல்ல, 'வெரிஃபிகேஷன்' தகராறு வருகிறது. எனவே ஒரு பிரயாணிக்கு ஒரு டிக்கெட் என்ற முறை வேண்டும். ஐந்து ரூபாய் டிக்கெட்டும் இரண்டு ரூபாய் டிக்கெட்டும் ஒரே அளவில் ஒரே நிறத்தில் இருக்கிறது. அவை மாற்றப்பட வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து அங்கே இருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக எட்டரை ஏக்கர் நிலம் வாங்கி கடந்த மூன்று ஆண்டு காலமாக இருந்து கொண்டு இருக்கிறது. அங்கே வீடு கட்டுவதற்கு முயற்சி எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ஒரு இடத்திலே எட்டு மணியிலிருந்து பத்து மணி வரையில் மூன்று அல்லது நான்கு பஸ்கள்தான் ஓடுகின்றன. அந்த இடத்தில் 600 மாணவர்களுக்கு பாஸ் கொடுத்து இருக்கிறோம். 600 மாணவர்களும் காத்து நிற்கிறார்கள். அந்த பஸ் அங்கே வருகிற போது ஏற்கெனவே பஸ் நிறைந்து வருகிறது. மாணவர்கள் உள்ளே ஏறுவோம் என்கிறார்கள். டிரைவர்களும் கண்டக்டர்களும் ஏற்ற மறுக்கிறார்கள். தகராறு ஏற்படுகிறது. ஆகவே, குமரி மாவட்டத்தில் பல பகுதிகளில் நெரிசல் நோங்களில் அதிக பஸ் சர்வீஸ் நிச்சயமாக விட்டாக வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி: தலைவர் அவர்களே, இந்தத் தமிழ்நாட்டு அரசு போக்குவரத்து மான்யத்தின் பேரிலே பேச வாய்ப்பு அளித்ததற்காக நன்றியைக் கூறிக் கொள்கிறேன். அரசாங்கம் 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளை யெல்லாம் எடுத்துக்கொண்டதற்குப் பிறகு இப்படி ஒரு நட்டம், இழப்பு வருகிறது என்று சென்ற ஆண்டும் சொல்லப்பட்டது. இந்த ஆண்டும் சொல்லப்படுகிறது. இந்த இழப்பு வருவதற்கான காரணங்கள் என்ன என்பதை அரசாங்கம் மிகவும் ஆராய்ந்து பார்க்கக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறது. பஸ் தொழிலை தனி முதலாளிகள் நடத்துவதன்மூலம் லாபகரமாக இருக்கும்போது, அரசாங்கம் நடத்தும்போது மட்டும் நஷ்டம் வருவதற்கான காரணம் என்ன என்பதை ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டும். இதை லாபகரமாக காட்டாமல் விட்டுவிடுவது அரசாங்கக் கொள்கைக்கும் புறம்பான நடவடிக்கையாக இருக்கிறது என்று மக்கள் கருதும்படியான நிலையைத் தோற்றுவிக்கும் என்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன். நஷ்டம் வருவதற்கான காரணம் என்ன என்பதைப்பற்றி, குறிப்பாக ஒன்றைமட்டும் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அரசாங்க பஸ் சென்னை மிலிருந்து காலை 8 மணிக்குப் புறப்படுகிறதென்றால், கோவைக்கு

1970 மார்ச் 21] [திரு. கே. என். குமாரசாமி]

இரவு 11 மணிக்குத்தான் போய்ச் சேருகிறது. எவ்வளவு மணி நேரம் இடைவெளி இருக்கிறது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். அதேநேரத்தில் ரயிலில் காலை 10½ மணிக்குப் புறப்பட்டால் இரவு 9 மணிக்குக் கோவைக்குப் போய்ச் சேர முடிகிறது. பொது மக்கள் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்ய விரும்புவார்களா, அல்லது ரயிலில் பிரயாணம் செய்ய விரும்புவார்களா என்பதை அரசு ஆலோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். மற்றும் ஆம்னி பஸ் என்று சொல்லக் கூடியதில் சென்னையிலிருந்து கோவைக்குப் போய்ச்சேர 10 அல்லது 12 மணி நேரத்தில் போய்ச் சேர முடிகிறது. ஆனால் அரசாங்க பஸ்ஸில் போனால் 15 மணி நேரம் ஆகிறது. மக்கள் எதிலே போவார்கள்? அரசாங்க பஸ்ஸில் போவதை விரும்புவார்களா என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிற பஸ்களில் இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளைத் தோற்று விக்கக்கூடாது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். பெரும்பாலான இடங்களில் இதனால்தான் நஷ்டம் வருகிறது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

மேலும், அரசாங்க பஸ்ஸிலே போகிறவர்கள் சொம்ப பயப்படுகிறார்கள். அந்த அளவிற்கு பஸ்ஸின் நிலைமை சீர்கெட்டிருக்கிறது. ரோடில் பஸ் வரும்போது ஏதோ ரயில் என்னின் வருவதைப்போல சத்தம் வருகிறது. ஏன் அப்படி வருகிறது என்பதை நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்கள் கவனிக்க வேண்டும். ஏதோ பஸ்களை தேசியமயமாக்கிவிட்டோம் என்ற போக்கில் நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்கள் இருந்துவிடக்கூடாது. பொதுமக்கள் மற்ற பஸ்களில் போவதைக் காட்டிலும் அரசாங்க பஸ்களில் போனால் ஒருநாள், ஒன்றரை நாட்கள் ஆகும் என்ற அளவில்தான் எண்ணுகிறார்கள். ஏன் பொது மக்கள் அப்படி எண்ணுவதற்கு இடம் தர வேண்டும்? அரசாங்கம் நல்ல கண்டிஷன்களைப்போட்டு பஸ்கள் நல்ல நிலைமையில் ஓடுவதற்கேற்றபடி நிர்வாகத் திறமைகளைப் பயன்படுத்த வேண்டும். நிர்வாகத்திலே, தலைமைப் பொறுப்பில் இருக்கின்றவர்களிலே இருந்து, கீழ்மட்டத்தில் இருக்கின்றவர்கள் வரைக்கும் அக்கறை மனப்பான்மையை உண்டாக்க வேண்டும். நமக்கும் அதற்கும் சம்பந்தமில்லை என்று எவரும் இருந்துவிடக் கூடாது. அதிகாரிகள் கவனமாக இருந்து எப்படி லாபகரமாக ஓட்ட முடியும் என்பதைப் பரிசீலித்துப் பார்க்க வேண்டும். பொதுஜனங்களின் போக்குவரத்து அதிகமாக இருந்தும், பஸ் பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கை அதிகமாக இருந்தும் நஷ்டம் வருவதற்கான காரணத்தை என்ன என்று நன்றாக எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, டிரைவர்களுக்கு நல்ல உற்சாகத்தைக் காட்டக் கூடிய முறையில் அவர்களுக்கு கலெக்ஷன் பேட்டா கொடுக்கலாம். பஸ் நிற்கும் இடத்தில் ஆள் இருந்தாலும் இல்லாவிட்டாலும் பஸ்களை எடுத்துவிடுகிறார்கள். சிறிது தூரத்தில் நான்கைந்து பேர்கள் ஓடிவந்தாலும் போய்விடுகிறார்கள். டிரைவர் சற்று நிறுத்தி அந்த

[திரு. கே. என். குமாரசாமி] [1970 மார்ச் 21]

நான்கைந்து பேர்களையும் ஏற்றிக்கொண்டு வந்தால் லாபம் கிடைக்கும். இப்படி டிரைவர்களை ஊக்குவிக்கும் வகையில் டிரைவர்களுக்கு கலெக்ஷன் பேட்டா கொடுக்கவேண்டும். மற்றும் பஸ்ஸையும் அதை ஓட்டுகின்றவர்களையும் நிரந்தரமாக்க வேண்டும். இந்த டிரைவருக்கு இந்த பஸ் என்று ஒதுக்கித் தர வேண்டும். ஓட்டும் டிரைவருக்குத்தான் அந்த பஸ்ஸில் என்ன ரிப்பேர், என்ன செய்ய வேண்டும் என்பது தெரியும். மற்றவர்களுக்குத் தெரியாது. ஏதாவது மைனர் ரிப்பேர் இருந்தால் அந்த டிரைவரே உடனடியாகச் சொல்லி தீர்த்துக்கொள்ள முடியும். ஒவ்வொரு நாளைக்கு ஒவ்வொரு டிரைவர் என்று டீட்டி கொடுத்தால், அந்த மைனர் ரிப்பேர், மேஜர் ரிப்பேராகி விடுகின்ற நிலைமை ஏற்படுகிறது.

அடுத்தபடியாக சாலையைப் பற்றியது. கிராமப்புறங்களில் இருக்கிற சாலைகள் எல்லாம் மண் சாலையாக இருப்பதாலே புழுதி கிளம்புகிறது. சாலையின் நிலைமையும் கெட்டு, பஸ்களும் சீக்கிரம் கெட்டுவிட வழி ஏற்படுகிறது. புழுதி ஏற்படும்போது ரோடுகளில் ஜனங்கள் நடமாட முடியவில்லை. அங்கிருக்கும் பஞ்சாயத்து யூனியன்களால் அந்தச் சாலைகளையெல்லாம் தார் ரோடாக மாற்றுவதற்கு வசதி இல்லை. ஆகவே, அரசாங்கமே, அரசாங்க பஸ் ஓடும் ரூட்டுகளில் உள்ள சாலைகளை தார் ரோடாக மாற்றித் தர வழிவகைகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அரசாங்க பஸ்கள் ஓடும் சாலைகளை எல்லாம் தார் ரோடாக மாற்றும் முயற்சியை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அரசாங்கம் இதை நிச்சயமாக கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மணியடிக்கப்பட்டு, அடுத்த உறுப்பினர் பேச அழைக்கப்பட்டார்.)

திரு. கே. எம். ராமசாமி கவுண்டர் : பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் மானியக் கோரிக்கை மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மோட்டார் தொழிலை தேசியமயமாக்குவது, நாட்டுடைமையாக்குவது என்பது சென்ற காங்கிரஸ் சர்க்காரால் மேற்கொள்ளப்பட்டது. தொடர்ந்து இப்போது நமது இன்றைய சர்க்காரும் 75 மைலுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களையெல்லாம் நாட்டுடைமையாக்குவோம் என்று சொல்லி செய்தும் வருகிறார்கள். இப்போது 50 மைலுக்கு கீழ்ப்பட்ட வழித்தடங்களைக்கூட ஏன் தேசியமயமாக்கக்கூடாது என்ற கேள்வி பிறந்துகொண்டிருக்கிறது. தேசியமயமாக்குவதிலே இரண்டு முக்கிய சாதனைகள் அவசியம். ஒன்று, சர்க்காருக்கு அந்தத் தொழிலிலே வருவாய் இருக்க வேண்டும், நஷ்டம் இருக்கக்கூடாது. இரண்டாவது, அது பொது மக்களுடைய சௌகரியத்திற்கு ஏற்றதாக இருக்க வேண்டும். பப்ளிக் டிபுலிடி என்ற முறையிலே இருக்க வேண்டும். அதையனுசரித்துத்தான்

1970 மார்ச் 21] [திரு. கே. எம். ராமசாமி கவுண்டர்]

திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் எந்தத் தொழிலை எடுத்துக்கொண்டாலும்கூட, அதை முழுக்க முழுக்க சர்க்கார் துறையிலே கொண்டு வருவதில்லை, அப்படி முழுக்க முழுக்க தனியார் துறையிலும் விட்டு விடுவதில்லை. எது எப்படி எப்படி நடந்தாலும் சர்க்காருக்கும் பொது மக்களுக்கும் லாபகரமாக இருக்கும் வகையில் நடக்க வேண்டும் என்ற முறையிலே தொழில்துறை அமைச்சர் திரு. மாதவன் அவர்கள் அரசின் கொள்கையை எடுத்துக் கூறினார்கள்.

நாம் புதிதாக வழித்தடங்களை யெல்லாம் நாட்டுடைமையாக்கும் போது, தொழிலாளர்களுக்கு அதிகச் சம்பளம் கொடுப்பதாலோ, அவர்களுக்கு பஞ்சப்படி போன்றவைகள் கொடுப்பதாலோ நஷ்டம் வந்துவிட்டது என்று சொல்லிவிட முடியாது. தனியார் துறையில் இருப்பவர்களும் அவர்களுக்கு உண்டான சம்பளம், பஞ்சப்படி போன்றவற்றைக் கொடுத்துத்தான் வருகிறார்கள். ஒரு சில டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்கு அதிக சம்பளம் கூட கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, தனியார் துறைகளில் அதிக வேலைவாங்கும் இடங்களிலும்கூட லேபர் ஆக்ட், ஃபேக்டரி ஆக்ட் இவைகளின்படி ஆளுக்கு எட்டு மணி நேர வேலை போன்றவைகளை யெல்லாம் கட்டாயப்படுத்தி அரசாங்கம் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து, சர்க்கார் துறையிலே இருக்கின்ற பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால், பஸ்களின் பராமரிப்பு சரியாக இல்லை. ரோடில் சத்தம் கேட்கிறது என்றால் அது அரசாங்க பஸ்ஸின் சத்தமாகத்தான் இருக்க முடியும். ரோடில் புகை வருகிறது என்றால் அரசாங்க பஸ்ஸின் புகையாகத்தான் இருக்க முடியும் என்ற அளவிலே பராமரிப்பு வேலைகள் மிகமிக மோசமாக இருந்து வருகின்றன. பொதுவாக பஸ்களை எமனுக்கு ஒப்பிடுகிறார்கள். அதேமாதிரி பஸ்ஸினுடைய நிலைமை வழித்தடங்களில் நடக்கின்ற மக்களுக்கு போர்பத்தைக் கொடுக்கின்ற நிலையில் இருக்கிறது. பஸ் சரிவர பிரேக் பிடிப்பதில்லை. பராமரிப்புநிலை மிகமிக மோசமாக இருக்கிறது. மறுபடியும் அவசரப்பட்டு, 'தேசியமயம்' என்று நாம் துரிதப்படுத்துவதைவிட, இவைகளை தனியார் துறையில் விட்டால் நன்கு நடக்குமா, திறமையாக நடத்த முடியுமா, அதற்குரிய கட்டுப்பாடுகளையெல்லாம் நடத்த முடியுமா, என்பதை சர்க்கார் நன்கு ஆராயவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தேசியமயம் ஆக்கப்பட்டதினாலே சென்னை மாநகரிலுள்ள பஸ்களுக்கு வருவாய் குறைந்திருக்கிறது. செலவு அதிகமாக ஆகியிருக்கிறது என்பது உள்ளங்கை நெல்லிக்கனிபோல் வரி விதிப்பிலே அடங்கியிருக்கிறது. இதை அமைச்சர் அவர்கள் நன்கு கவனித்துப் பார்க்க வேண்டும். இப்போது இருக்கைக்கு பத்து ரூபாய் என்ற அளவில் உயர்த்தியிருப்பதெல்லாம் நகர்ப்புற பேருந்துகளுக்கு இல்லையென்று சொல்கிறார்கள். அதற்குக் காரணம் செலவு அதிகமாகிற பஸ் தொழில் நஷ்டத்தில் நடக்கிறது என்பதுதான். இதே நஷ்டம் தான் மற்ற சிறுசிறு கம்பெனிகளுக்கும் வரும். இருந்தும்

[திரு. கே. எம். ராமசாமி கவுண்டர்] [1970 மார்ச் 21]

அவர்களுக்கு இந்தப் பத்து ரூபாய் வரி உயர்வை அமுல் படுத்தினால் அவர்கள் ரூட்டை விற்றுவிட்டு, பஸ்ஸை விற்றுவிட்டு ஓடுகிற நிலைதான் ஏற்படும். சர்க்கார் பஸ்களுக்கு இந்த விலக்கைக் கொடுத்து விட்டு மற்ற மற்ற சிறுசிறு கம்பெனிகளுக்குக் கொடுக்கவில்லை என்றால் இது பாரபட்சமாகும். இதைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நஷ்டம் அடைந்து வருகிற சிறுசிறு கம்பெனிகளுக்கும் இந்த வரியில் இருந்து விலக்கு இருக்கவேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக வழித்தடங்களைப் பற்றி திரு. கே. எஸ். குமார சுவாமி சொன்னார்கள். ஷார்ட் ரூட், மீடியம் ரூட் என்று பஞ்சாயத்துகள், பஞ்சாயத்து ஒன்றியங்களில் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அவர்களுக்கு இருக்கிற பண வசதி மிகக் குறைவு. ஹைவேசாக இருந்தாலும் எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் பணம் ஒதுக்கிச் செய்யலாம். ஆனால் இந்த பஞ்சாயத்துகள், பஞ்சாயத்து ஒன்றியங்கள் ரூட்டை சரியான முறையில் பண வசதி இல்லாத காரணத்தினால் பராமரிக்க முடியவில்லை. ஆகவே இவர்களுக்கு சாலையின் நீளம் எவ்வளவு மைல் என்கிற மைல் அடிப்படையில் மானியம் கொடுத்து அவற்றை நல்ல முறையில் பராமரிக்க அரசு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கோரி எனது உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. நா. கிருட்டிணன்: தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கோரியிருக்கிற போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கைகள் மீது எனது கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். கழகம் அரசுப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டவுடன் பேருந்துகளை தேசவுடமையாக்கவேண்டும் என்று எடுத்துக் கொண்ட கொள்கை உயர்நீதி மன்றத்திலும், தலைமை நீதிமன்றத்திலும் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டதிலிருந்தே இதன் சிறப்பு தெள்ளத் தெரிய விளங்குகிறது.

ஆயினும் இந்தக் கொள்கையை நடைமுறைப்படுத்துகிற நேரத்தில் ஏற்படுகிற சில குறைகளை நான் எடுத்துக் கூறும் இருக்க முடியவில்லை. போக்குவரத்துத் துறை மண்டல அதிகாரிகளாக கோட்டாட்சித் தலைவரைக் கொண்டுவந்து போடுகிறார்கள். இதனால் போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றுகிறவர்களுக்கு பதவி உயர்வு கிடைக்காது போகிறது. அரசு இதைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொரு கோரிக்கையையும் அரசின் முன்பாக வைக்க விரும்புகிறேன். 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களை அரசு தேசவுடமையாக்குவது என்று முடிவு செய்தது. இதை 50 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட தடங்களை எடுத்துக் கொள்வது என்று மாற்றி முடிவு செய்தாகவேண்டும். அப்போதுதான் அத்திட்டம் முழுமையான நலன் பயக்கும். கோவை, சேலம் ஆகிய மாவட்டங்களில் சென்று பார்க்கிற போது பெரும்பாலான தனியார் வழித்தடங்கள்

1970 மார்ச் 21] [திரு. நா. இருட்டிணன்]

75. மைல்களுக்குள்ளேயே இருப்பதனால் எதுவும் பாதிக்கப்படவில்லை. பெரிய அளவில் பாதிக்கப்பட்டிருப்பது எங்களது செங்கற் பட்டு மாவட்டம் தான். இது சென்னையைச் சுற்றியிருக்கிற காரணத்தினால் பல வழித்தடங்கள் எடுக்கப்பட்டுவிட்டன. ஆனால் மற்ற மாவட்டங்களில் தனியார் பேருந்துகள் அதே அளவில் ஓடுகின்றன என்ற கருத்தை வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். ஆகவே, 50 மைல்களும், அதற்கு மேலுமுள்ள ரூட்டுகளை அரசு நாட்டுடைமையாக்கவேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சீர்ப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் காலாண்டுக்கு ஓர் இருக்கைக்கு 50 ரூபாய் என்று இருந்ததை 100 ஆக உயர்த்த இருக்கிறார்கள். சென்னையில் இருந்து திருச்சிக்குச் செல்லவேண்டுமென்றால் இப்போதே 10 ரூபாய் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தக் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது என்பதற்கு விதிமுறை இல்லை. ஒரு காலாண்டில் ஒரு இருக்கைக்கு 900 ரூபாய் பெறக்கூடியவர்கள் 100 ரூபாய் கட்டுவதில் சிரமம் இல்லை. மேற்படி கட்டணத்தில் 2 ரூபாய் உயர்ந்தினால்கூட மேலும் லாபம் பெறுவதற்கு வழியிருக்கிறது.

அடுத்து, கட்டண விகிதங்களைப் பொறுத்தவரையில் எங்களது ஊரான காஞ்சிபுரத்தில் இருந்து சென்னைக்கு வர உள்ள பல்வேறு பேருந்துகளில் பலவிதமாக இருக்கிறது. ரூ. 1.40 என்றும் இருக்கிறது. ரூ. 2.00 என்றும் இருக்கிறது. அந்தப் பகுதி மக்கள் எல்லா வழித்தடங்களிலும் கட்டணத்தை ஒரேமாதிரியாக ரூ. 1.40 என்று வைக்க வேண்டுமென்று கோருகிறார்கள். நானே கூட ரூ. 2.00 கட்டணம் உள்ள அரசாங்க பஸ்களில் ஏறுவதற்குத் தயங்குவேன். ஏன், பயமே கூட ஏற்படுகிறது. காரணம், மக்கள் என்னைக் கண்டவுடன் பலமாகக் கண்டிக்கிறார்கள். ஆகவே ஆங்கிலத்தில் ஒரு பழமொழி சொல்வார்களே. From the frying pan to the fire என்பது போல அல்லாமல், இதை ஒரு பிரச்சினைக்குரிய தாக்கிவிடாது காஞ்சிபுரத்தில் இருந்து சென்னைக்கு பல ஆண்டுகளாக 1¼, 1½ ரூபாய்தான் இருந்தது. அதற்கு மேல் போகாது ஒரே விகிதம் நிர்ணயிக்கப்படவேண்டும். இரண்டு ரூபாய், இரண்டு ரூபாய் இருப்பது காசு என்ற அளவிக்குப் போய்விடக் கூடாது என்று வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பேருந்து வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் மக்களுக்குப் பல வசதிகள் செய்து தரப்படவேண்டும். பேருந்துகளின் பக்கங்களிலும், நிலையங்களிலும் பெயர்ப்பலகைகள் பொருத்தப்படவேண்டும். இப்போது சென்னையில் ஓடுகிற பஸ்களில் டிக்கெட் கொடுக்க என்று ஓரிடத்தில் நிறுத்துகிறார்கள். இயந்திரம் ஓடிக் கொண்டே இருக்கிறது. இதனால் டைசல் எண்ணெய்தான் சேதமாகிறது. அப்படியின்றி இயந்திரத்தை நிறுத்திவைப்பதன் மூலம் எண்ணெய்ச் சிக்கனம் செய்ய ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்து, . . .

(மணி அடிக்கப்பட்டது.)

[1970 மார்ச் 21]

* திரு. சோ. அழகர்சாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது என் கட்சியின் சார்பாகக் கொடுக்கப் பட்ட வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரிக்கிறேன். 75 மைல்கள், அதற்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களை தேசியமாக்குவது என்பதற்குப் பதிலாக 30 மைல்கள், அதற்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களை நாட்டுடைமை ஆக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இப்போது வழித்தடங்களை அரசு எடுத்துக் கொள்ளும் போது வேலை இழக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களை நமது அரசுப் போக்குவரத்து இலாக்காவில் வேலைக்கு அமர்த்திக்கொள்ள வேண்டும். நாம் ஏற்கனவே எடுத்துக்கொண்ட கம்பெனிகளில் வேலை செய்து கொண்டிருந்தவர்கள் தற்போது வேலை இழந்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே நல்ல அனுபவம் பெற்ற இவர்களை அரசுப் போக்குவரத்திலேயே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதற்கடுத்தபடியாக இன்று இந்தத் துறையில் பணியாற்றக் கூடிய தொழிலாளர்கள் உற்சாகமாகப் பணியாற்றவேண்டுமென்றால் அவர்களுடைய அடிப்படையான கோரிக்கைகள் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்.

குறிப்பாக, இன்றையதினம் இந்தத் துறை தொழிலாளர்களின் சம்பள போர்டு சிபார்சை எப்போது அமல் நடத்தப்போகிறார்கள், முதலாளிகள் இதைப்பற்றி கவனிப்பதாகவே தெரியவில்லையே என்று தொழிலாளர்கள் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, சம்பந்தப்பட்ட பஸ் உடைமையாளர்களை அழைத்துப் பேசி சம்பள போர்டு சிபார்சை அமல்படுத்த அரசு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கிராமப்பகுதிகளில் ரோடுகள் இருக்கின்றன. பஸ் உடைமையாளர்கள் பஸ்விடவும் சம்மதிக்கிறார்கள். பொது மக்கள் நகரங்களுக்குப்போய்வா பஸ்விடவேண்டுமென்றும் கோரி வருகிறார்கள். ஆனால் ரூட் கொடுப்பதில்ல்தான் அதிகமான கால தாமதம் ஆகிறது. காலாகாலத்தில் புதிய ரூட்டுகளுக்கு அனுமதி வழங்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

புதியதாக பஸ் ரூட் அனுமதி கொடுக்கும்போது வொர்க் ஷாப் இருக்கிறதா, 2 பஸ்களுக்கு மேல் இருக்கிறதா என்றெல்லாம் பார்த்து மார்க் கொடுப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. என்னைப் பொறுத்தவரையில் 3 பஸ்களுக்குக் குறைவாக உள்ளவர்களுக்கே புது பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்கப்படவேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இன்று ஆலோசனைக் குழு நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால் அண்டுக் கணக்காகக் கூட்டமே நடத்தப்படவில்லை. அதையும் கவனிக்கவேண்டும். அதோடு,

1970 மார்ச் 21]

[சோ. அழகர்சாமி]

இந்த ஆலோசனைக் குழுவில் சம்பந்தப்பட்ட தொழிலாளர்களின் பிரதிநிதிகளையும் சேர்த்துக்கொள்ளவேண்டுமென்ற என் கருத்தைக் கூறி இத்துடன் என் பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்

திரு. நா. காசிராமன்: தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் போக்குவரத்துத் தொழில் சம்பந்தமாக அரசினரால் கொடுக்கப் பட்டுள்ள டிமான்டினீமீது என்னுடைய கட்சியின் சார்பாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற வெட்டுத் தீர்மானங்களை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைக் கூறவிரும்புகிறேன்.

நம்முடைய தமிழ்நாட்டிலே அரசாங்கம் போக்குவரத்துத்துறையிலே ஈடுபட்டு மிகவும் அதிகமான பஸ்களை நடத்திக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். கிட்டத்தட்ட இரண்டாயிரம் பஸ்களை நடத்திக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆனால் கணக்குகளைப் பார்க்கின்றபொழுது பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய்களுக்கு ஒவ்வொரு ஆண்டிற்கும் வருகின்ற கணக்கைப் பார்த்தால் நஷ்டத்திலேதான் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பது தெரியும். மற்ற சமயங்களிலே வரிகளைப் பொதுவாக அதிகப்படுத்துப்பொழுது பஸ்களில் தனியார் துறையிலே அதிகமாக லாபம் வருகிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் அவர்களுடைய பஸ் சர்விலிலே நஷ்டம் வருவதற்கான சரியான காரணத்தை சரியான சமாதானத்தை பொதுமக்கள் ஏற்றுக்கொள்ளுகின்ற சமாதானத்தை இதுவரையிலும் யாரும் சொன்னதாகத் தெரியவில்லை. ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்டிலே நஷ்டம் வருவதற்குக் காரணம் நிர்வாகத்திற்கு அதிகமான சுதந்திரம் கொடுக்கப்படாததுதான். இந்த மன்றத்திலே நாகர்கோவில் உறுப்பினர் சக உறுப்பினர் அவர்கள் பேசும்பொழுது கூறியதைப் போன்று அங்கே நாகர்கோவிலே டெப்போவிலே ஒரு காரியத்தைச் செய்யவேண்டுமென்றால் 450 மைலுக்கு அப்பால் உள்ளவர்களைக் கலந்து செய்யவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல, இங்கே இருக்கிற ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டு டிபார்ட்மென்ட் டைரக்டர்கள் கூட எந்தக் காரியத்தைச் செய்யவேண்டுமென்றாலும் இங்கே உள்ள அரசாங்க அலுவலர்களை அல்லது அமைச்சர்களை அணுகியே தான் இப்படிப் பலவிதமான படிக்கைக் கடந்துதான் காரியங்களைச் செய்யக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இவ்வாறு இருந்தால் கமர்ஷியலைஸ்ட் சர்வீஸ் என்று சொல்லக்கூடிய இந்த போக்குவரத்துத் தொழில் நல்லமுறையிலே நடப்பதற்கு மார்க்கம் இருக்காது என்பதைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பாக இந்தச் சட்டசபையிலே பேசும்பொழுது தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை பெயிண்ட் களை வாங்குவதில் பல தவறுகள் இருக்கின்றன. குறைபாடுகள் இருக்கின்றன என்று பீல் உறுப்பினர்களால் பேசப்பட்டது. ஆனால் அரசின் சார்பிலே அப்பொழுது பேசப்பட்டது எந்தவிதமான தவறும் இல்லை. முறையான காண்ட்ராக்ட்டுக்குத்தான் குறைவான

[திரு. நா. காகிராமன்]

[1970 மார்ச் 21]

டென்ட்ருக்குத்தான் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று 1968 ஆண்டினுடைய ஆடிட் ரிப்போர்ட் இப்பொழுது வந்திருக்கிறது. அந்த ஆடிட் ரிப்போர்ட்டைப் பார்த்தால் பெயிண்ட் வகையிலே தவறுகள் நடந்ததின் காரணமாக சரியான முறையிலே டெண்டர் பரிசீலிக்கப்பட்டு அதற்கு உகந்தவாறு டீர்டர்கள் கொடுக்கப் பட்டதால் பல ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய் அளவிற்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று அந்த அறிக்கையிலே கொடுத்து இருக்கிறார்கள். இது எதைக் காட்டுகிறது? சட்டசபையில் கூறக்கூடியவர்கள் அதிகமாக விவரங்கள் அவர்களுக்குக் கிடைக்காவிட்டாலும் கிடைத்த விவரங்களைக் கூறி ஓரளவிற்கு தவறுகளை நன்றாகச் சுட்டி காட்டியிருக்கிறார்கள். ஆனால் அரசு ஏர்ப்பிலே அதற்குப் பதில் சொல்லும் பொழுது தவறுதல்கள் இல்லை என்று சொல்லிவிட்டார்கள். இப்படி மேம்போக்காகப் பதில் சொல்லாமல் உள்புகுந்து விஷயங்களைக் கவனித்து காரியத்தை நடத்தினால் நஷ்டம் ஏற்படாமல் இருக்கும்.

அதைப்போலவே பேட்டரிகள் வாங்குவதிலே பல தவறுகள் நடந்திருக்கின்றன. ஒப்புக்கொண்ட ஸ்தாபனத்திலே வாங்காமல் வேறு பல ஸ்தாபனங்களிலே தவறுதலாக வாங்கியிருக்கிறார்கள். இதனால் பல ரூபாய்கள் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

டாக்ஸ் கட்டுவதிலேயும் பல ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய்கள் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. சிடி பஸ்ஸுக்கு அந்த டாக்ஸ் இல்லை என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் சிடி பஸ்ஸுக்கும் சேர்த்து வரியை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள் என்று நினைத்துக்கொண்டு டாக்ஸ் கட்டியிருக்கிறார்கள். அதை ரீபண்ட் வாங்கியிருக்கிறார்களா என்ன என்பது தெரியவில்லை. எனவே இந்த முறையிலேயும் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

பஸ்களை நடத்துகின்ற தொழிலின் வருவாயைப் பார்க்கும் பொழுது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மென்ட்டுக்கு தனியார் துறைதான் போட்டியாக இருக்கிறது என்ற எண்ணம் பெரும் பாலும் இருக்கிறது. உண்மையிலே பார்க்கப்போனால் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு இந்த நாட்டிலே மிகவும் முக்கியமாக போட்டியாக இருப்பது ஆம்னிபஸ்கள்தான். இந்த ஆம்னிபஸ்களை எக்மோர் ஸ்டேஷனிலும், சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனிலும், நான் ஒரு நாள் அங்கே வருகிறேன் சென்று பார்த்தேன். நிறுத்திவைத்துக் கொண்டு, செந்தில் டிராவலர்ஸ் என்ற பஸ்ஸில் மைக் வைத்துக் கொண்டு கூப்பிடுகிறார்கள். திருச்சிக்கு இவ்வளவு ரூபாய், சேலத் திற்கு இவ்வளவு ரூபாய் என்று கூப்பிடுகிறார்கள். எக்மோர் ஸ்டேஷனுக்குப் பக்கத்திலுள்ள சந்துக்களிலும், தெருக்களிலும் இது போன்ற தேர்போன்ற பஸ்களை நிறுத்தி வைத்து விடுவதால் போக்குவரத்து நெரிசலும் ஏற்படுகிறது. இந்த பஸ்களுக்குப் பிரயாணிகள் அதிகமாகப் போகிற காரணத்தால்தான் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களுக்கு நெருந்தார் பஸ்களுக்கு வருவாய் குறைகிறது. ஆம்னிபஸ்களுக்கு 100 ரூபாய் வரியை உயர்த்தி

1970 மார்ச் 21]

[திரு. நா. காகிராமன்]

யிருக்கிறார்கள். அதனால்மட்டும் நஷ்டத்தை நிவர்த்தி செய்துவிட முடியாது. தனிப்பட்ட முறையிலே லாபஹோஸ்கள், டிக்கெட் கொடுப்பதிலே தவறுகள் செய்யக்கூடிய அளவிலே இடம் இருக்கிறது. அவற்றையெல்லாம் அடைத்தால்தான் ஆம்னி பஸ்கள் மூலம் ஏற்படுகின்ற தொல்லைகளையும் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்தினையும் குறைக்கமுடியும். சென்ற ஆண்டு இந்த டிமானடின்போது நான் இதைப்பற்றி பேசினேன். நடவடிக்கை எடுக்கிறார்களா அல்லது நடவடிக்கை எடுப்பதில் இஷ்டம் இல்லையா என்பது தெரியவில்லை.

சென்னை நகரத்திலே ஓடுகிற பஸ்களில் நெருக்கடி இருக்கிறது, நெருக்கடி இருக்கிறது என்று சொன்னால் புளி நிறைய இருக்கிற மாநிலத்திலிருந்து மற்ற மாநிலங்களுக்கு அனுப்பும்பொழுது புளியை அடைத்து அடைத்து அழுக்கி பேக் செய்து அனுப்புவதைப்போல பிரயாணிகளை அப்படி நினைத்து அடைக்கிறார்கள். இதனால் பிரயாணிகளுக்கு கஷ்டம் ஒருபுறம், மற்றொரு புறம் பஸ்ஸுக்கு ஏற்படுகிற ஆபத்து ஆகும். இதைத் தவிர மூன்றாவதாக நிறைய பிரயாணிகளை ஏற்றிச்செல்வதால் நிறைய வருவாய் வரும் என்று எண்ணுகின்ற நிலை தவறு. இப்படி நிறைய அடைத்துக் கொண்டு போவதால் காசு வாங்குவதற்குள்ளாக அவர்கள் இறங்க வேண்டிய இடம் வந்துவிட்டால் அவர்களுக்கு காசு கொடுக்க வேண்டுமென்று உண்மையிலே எண்ணம் இருந்தாலும் கூட அவர்களுக்கு காசைவிட காரியம் முக்கியமாக இருப்பதால் காசு கொடுக்காமலே அதை வாங்குவதற்கு கண்டக்டருக்கு அவகாசம் இல்லாத காரணத்திலே பல ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய்கள் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. இதைத் தவிர்ப்பதற்கு நிறைய பஸ்களைப் போடவேண்டும். நிறைய பஸ்கள் என்றால் தேரைப்போன்ற பெரிய பஸ்கள் போட வேண்டாம். சிறிய சிறிய பஸ்களைப் போடவேண்டும். அவைகூட டெர்மினஸ் டு டெர்மினஸ் என்ற முறையிலே மாம்பலத்திலிருந்து பாரிஸ் வரையிலும், மயிலாப்பூரிலிருந்து மவுண்ட் ரோடு வரையிலும் ஏற்றுவது என்று வைத்துக்கொள்ளவேண்டும். லோக்கல் டிரெயின்ஸ், பாசஞ்சர் டிரெயின்ஸ் மாதிரி வைத்துவிடலாம். அப்படி வைத்துவிட்டால் இந்த நெருக்கடியைத் தவிர்க்கலாம், ஓரளவிற்கு நஷ்டத்தையும் குறைக்கலாம்.

இங்கே ஒரு நண்பர் பேசியபொழுது அரசாங்கத் துறையிலே பஸ் சர்வீஸிலே லாபம் வருவதற்காக நடத்தப்படவில்லை, மக்களுடைய சௌகரியத்திற்காகத்தான் நடத்தப்படுகிறது என்று முன்னாள் இங்கே மந்திரியாக இருந்தபொழுது திரு. வெங்கட்டராமன் அவர்கள் கூறியதை நினைவுபடுத்தினார்கள். ஆனால் நஷ்டம் வருகிறது என்ற காரணத்திற்காகத்தான் ஊட்டியிலிருந்து குண்டூர் பேட்டைக்கு எல்லுமலை வழியாக சென்ற ரூட்டை ஏன் ரத்து செய்தார்கள்? அந்தப் பகுதி யானைகள் நிறைந்த இடம், தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு இப்பொழுது பஸ் வசதி கிடையாது. என்னுடைய நண்பர் ஒருவர் பேசினார், அங்கே

[திரு. நா. காசிராமன்]

[1970 மார்ச் 21]

டிக்கட் கொடுக்கப்படுவதில்லை, 1.20 காசு என்று இருந்தால் 20 காசு கொடுத்தால் போதும் ஒரு ரூபாய் கொடுக்கவேண்டியதில்லை என்று செய்தால்தான் அங்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டது, உண்மையாகவே நஷ்டம் இல்லை என்று சொன்னார்கள். லாபத்தைப் பார்க்கவில்லை, மக்களின் சௌகரியத்தைத்தான் பார்க்கிறோம் என்று சொல்கிற அரசு ஏன் அந்த பஸ் போக்குவரத்தை எடுக்கவேண்டும். அதைப் போன்று மெட்ராஸ் சிடியிலும் பல பஸ்களை நிறுத்தியிருக்கிறார்கள், குறைத்தும் இருக்கிறார்கள். இதனால் நகரத்திலே உள்ளவர்களுக்கு மிகவும் கஷ்டங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன.

இன்றைக்குள்ள அரசுப் போக்குவரத்தில் உள்ள பஸ்களின் நிலைமையை அவைகளே மவுண்ட் ரோடிலே சொல்லிக்கொண்டு போகின்றன. மவுண்ட் ரோடி லிருந்து டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ் புறப்பட்டுவிட்டது என்றால் பாரிஸிலிருந்து சொல்லிவிட்டலாம், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ் புறப்பட்டுவிட்டது என்று. கிரவுன் வீல் பினியன் போடுகின்ற சத்தம் ஹல்லர் மில்லில் ஏற்படுகின்ற சத்தத்தைவிட அதிகமாக இருக்கிறது. இதற்குக் காரணம் பஸ்களிலே உள்ள கோளாறுகள் சரியாக பழுது பார்க்கப்படுவதில்லை. இன்னொன்று. அந்தந்த டிரைவர்கள் ஓட்டுவதில்லை. ஒவ்வொரு நாளைக்கு ஒவ்வொரு டிரைவர் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார். ஒரு வருடத்திற்கு இரண்டு டிரைவர்கள் ஒரு பஸ்ஸை கூடுமானவரையில் ஓட்டக்கூடிய முறையினை வைத்துக்கொள்ளவேண்டும். இந்தத் துறையில் அனுபவம் உள்ளவன் என்ற காரணத்தினால் சொல்லிக் கொள்கிறேன். டிரைவர்களை அப்படி குறிப்பிட்ட பஸ்ஸில் கொஞ்ச நாட்களுக்குத் தொடர்ந்து போட்டால் அவர்கள் தங்களுடைய சொந்த வண்டிபோல் தன்னுடைய சொந்தப் பணம்போட்டு வாங்கியதைப்போல் பாதுகாத்துக்கொள்வார்கள். அமைச்சர்களாகட்டும், அதிகாரிகளாகட்டும் இன்று ஒரு டிரைவர், நாளைக்கு யாரோ ஒரு டிரைவர் என்று வந்து அவர்களுடைய காரை ஓட்டுவார்களானால் அவர்களே விரும்ப மாட்டார்கள். தன்னுடைய கார் ஓட்டுகிற ஆள் பழக்கப்பட்ட ஆளாக இருக்கவேண்டுமென்றுதான் விரும்புவார்கள். ஒரு ரூப்டிலே ஒரு பஸ்ஸிலே ஓடக்கூடிய டிரைவர் ஒரே ஆளாகத்தான் இருக்கவேண்டும். அடிக்கடி மாற்றக் கூடாது. அப்படி இருந்தால்தான் பஸ்களுக்கு அதிகமான சேதாரங்கள் ஏற்படாமல் கண்காணிக்க முடியும். ஒவ்வொரு டிரைவர்களாக மாற்றிக் கொண்டிருந்தால் கஷ்டங்கள்தான் ஏற்படும்.

பஸ்களில் டீசல் ஆயிலைப் போட்டு ஓட்டுகிறார்கள். அதிலே வரும் புகையைப் பார்க்கும்போது ஏதோ யுத்தம் நடக்கும்போது பின்னால் வருபவர்களுக்குத் தெரியாமல் இருப்பதற்காகப் புகையைக் கிளப்புவது போல் இருக்கிறது. பக்கத்தில் எந்தக் காரும் வரமுடியாத அளவுக்குப் புகை வருகிறது. அந்த டீசலிலே சல்பர் இருக்கிறது. இந்த மாதிரி புகை வருமானால் நகரத்தில் இருப்பவர்களுடைய தேக ஆரோக்கியம் எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப்படும், பஸ்களில் பிரயாணம் செய்கின்றவர்களுடைய தேக ஆரோக்கியம்

1970 மார்ச் 21] [திரு. நா. காசிராமன்]

எந்த அளவுக்கு பாதிக்கப்படும் என்று பார்க்க வேண்டும். பஸ்களை ஓட்டும் போது லிட்டருக்கு இரண்டைரை மைலாவது ஓட்ட வேண்டும். இந்த மாதிரி புகை வரும் நிலையில் அது எண்ணெயை அதிகமாகச் சாப்பிட்டு அதனால் வாக்கூடிய நஷ்டம் எவ்வளவு லட்சக் கணக்குக்குப் போயிருக்கும் என்பதை தனித் தனியாக டீசல் ஆயில் கொடுப்பதையும், ஓடுகின்ற மைல்களின் கணக்கையும் எடுத்துப் பார்த்தால் தெரியும். பொதுப்பணம் இதனால் விரயமாகிறது. இவ்வளவு பணம் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் நஷ்டம் ஆகிறது. தனிப்பட்ட ஒருவனுக்கு இப்படி நஷ்டம் ஏற்பட்டால் தொடர்ந்து எப்படி பஸ்களை ஓட்ட முடியும்? பொதுமக்களிடமிருந்து மற்ற இலாகாக்கள் மூலம் வசூலிக்கப்பட்ட வரிப் பணத்தில் இருந்து இந்த நஷ்டம் சரிக்கட்டப்பட்டு இந்த செர்விஸ்கள் ஓடுகின்றன. மக்கள் கொடுக்கின்ற வரிப்பணம் நல்ல காரியங்களுக்காகச் செலவழிக்கப்படாமல் செர்விஸ்களில் ஏற்படக்கூடிய நஷ்டத்தை ஈடுகட்ட உபயோகப்படுத்துவது சரிதானா, நியாயமானதானா என்பதை அரசை நடத்துகிறவர்கள் தங்கள் நெஞ்சைத் தொட்டுப் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும்.

பிரேக்டவுனைப் பொறுத்தவரை பார்க்கும்போது நகரில் மாம்பலத்தில் இருந்து செகரடேரியட் வருவதற்குள் ஐந்தாறு பஸ்களாவது அடிபட்ட ஆமைகளைப் போல் நகர முடியாமல் வழியிலே நின்று கொண்டிருப்பதைப் பார்க்க முடியும். அப்படி நின்று கொண்டிருக்கும் பஸ்களிலே கண்டக்டர் இருக்கிறாரா, டிரைவர் இருக்கிறாரா என்று பார்த்தால் இல்லை. வேறு யாராவது ஆள் இருக்கிறாரா என்று பார்த்தால் இல்லை. அந்த பஸ்கள் அத்தனையும் நடு ரோட்டில் அனாதையாக விடப்பட்டிருக்கின்றன. அதனால் மிகவும் நெருக்கடி மிகுந்த மவுண்ட் ரோடு போன்ற சாலைகளில் போக்குவரத்து நெருக்கடி ஏற்படுகிறது. நாடு ஆளை வைத்து அதை ஓரமாகத் தள்ளிக் கூட நிறுத்துவதில்லை. கண்டக்டர், டிரைவர் டெப்போவுக்குச் சென்று விடுகின்றாரோ அல்லது வேறு எங்கு போய் விடுகிறார்களோ தெரியவில்லை. இதனால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. 1-1-1970 முதல் நேற்று வரை 80 நாட்களுக்குள்ளாக ரோடு விபத்தால் 40 மரணங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. நான் உத்தேசமாகச் சொல்லவில்லை. மவுண்ட் ரோடில் ஸ்பென்சருக்கு எதிரில் உள்ள போலீஸ் கட்டடத்தில் போட்டிருப்பதைத்தான் கூறுகிறேன். சென்ற ஆண்டு 150 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. இந்த ஆண்டு இந்த 80 நாட்களுக்குள்ளாக 40 பேர் இறந்திருக்கிறார்கள் என்றால் இரண்டு நாளைக்கு ஒருவர் என்ற வீதம் சாலைப் போக்குவரத்தில் மரணம் அடைந்திருக்கிறார்கள். இந்த விபத்துக்களைக் குறைக்க வேண்டுமென்பதற்காக நல்ல முறையில் பணியாற்றும் போலீசாருக்கு இன்னும் நல்ல முறையில் பணியாற்றுவதற்கான ஊக்கத்தையும், ஆக்கத்தையும் காட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. நா. காசிராமன்] [1970 மார்ச் 21]

ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் செல்லும் வேகத்தைப் பார்த்தால் அது ஜெட் வேகத்தையும் தோற்கடித்துவிடும்போல் இருக்கிறது. போகின்ற பஸ் திருச்சிக்குப் போக வேண்டுமென்றால் அது போகின்ற வேகத்தைப் பார்க்கும்போது அது திருச்சிக்குப் போய்ச் சேராது திரும்பாத ஊருக்குக் கொண்டு போய்ச் சேர்த்துவிடும் போல் இருக்கிறது. இதனால் மக்களுக்கு ஆபத்து ஒரு பக்கம்; பஸ்கள் பழுதாகி ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் மாற்ற வேண்டிய நிலைமை, டயர் தேய்ந்து மாற்ற வேண்டிய நிலைமை எல்லாம் ஏற்படுவது மற்றொரு பக்கம். இதனால் இலாகாவுக்கு ஏற்படக்கூடிய தொல்லை இன்னொரு பக்கம். டிரைவர்கள் பஸ்களை விரட்டியடிக்கிறார்கள். அப்படி விரட்டாமல் இருக்க பஸ்களில் ஸ்பீடெ ரெஸ்ட்ரிக்ட் பண்ணும் வகையில் 'கவர்னர்' பொருத்தப்பட்டால் பஸ்களில் ஸ்பீட் கட்டுக்குள் அடங்கி இருக்கும்.

நண்பர் மணி அவர்கள்கூடச் சொன்னார்கள். பஸ்களில் பிரயாணம் செய்யும்போது யாரிடமாவது டிக்கட் இல்லையென்றால் அவர்களிடமிருந்து அதிகப்படியான காசு வாங்க வழி செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அந்த வகையில் மோட்டார் வண்டிச் சட்டத்தைத் திருத்தி அமைக்க வேண்டும். யாரிடமாவது டிக்கட் இல்லையென்றால் பஸ் புறப்பட்ட இடத்தில் இருந்து சார்ஜ் வசூலிக்கப்படும் என்ற அளவுக்கு விதிமுறைகளை ஏற்படுத்தினால் சென்னை பஸ்களில் ஏற்படும் வசூல் குறைவை ஓரளவு சமாளிக்க முடியும். சென்னை போக்குவரத்து இலாகாவிலுள்ள டிக்கெட்டுகள் போல் போலி டிக்கெட்டுகளை ஆறு, ஏழு வருடங்களுக்கு முன்பு போட்டார்கள். அப்போது அது கண்டு பிடிக்கப்பட்டு, சர்க்கின் இன்ஸ்பெக்டரால் நகரில் எந்த அச்சகத்தில் அச்சிடப்பட்டது என்பதெல்லாம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. அதுமாதிரி ஏதாவது இப்போது இருக்கிறதா என்பதையும் பரிசீலிக்க வேண்டும். அதுமாதிரி இல்லையென்றால் நல்லது; இருந்தால் அவைகளை நீக்குவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும்.

மோட்டார் வாகனங்களுக்குப் புதிதாக வரியை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். வரி இல்லாமல் அரசாங்கம் நடத்த முடியாது என்பதை நானும் ஒத்துக் கொள்ளுகிறேன். காலப் போக்குக்குத் தகுந்தாற் போல் வரி அதிகப்பட வேண்டியவரும் என்பதை ஒத்துக்கொள்கிறேன். வரியைப் போடும்போது, எந்த ஒரு தொழிலின் மீதோ, வியாபாரத்தின் மீதோ போடும்போது அந்தத் தொழில் அந்த வரியைத் தாங்குமா என்று யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். எந்த அளவுக்கு வருவாய் வருமென்று கருதுகிறார்களோ அந்தளவுக்கு மட்டுந்தான் வரி போடவேண்டும் ஒரு கோடி ரூபாய் இந்த வரியினால் வரும் என்று எதிர்பார்த்தார்கள். ஆனால் ஒருகோடி அறுபத்தி எட்டு லட்சம் ரூபாய் வந்திருக்கிறது. 68 சதவிகிதம் அதிகமாகக் கிடைத்திருக்கிறது. இது மிக அதிகமாகும். இந்தத் தொழில் பாதிக்கும் அளவுக்கு இருக்கிறது. விற்பனை வரியைக்

1970 மார்ச் 21] [திரு. நா. காகிராமன்]

கூட்டியிருக்கிறார்கள்; சர்சார்ஜ் வேறு போட்டிருக்கிறார்கள். அதே சமயத்தில் கன்ஸ்யூமர்சுக்கு இந்த விலை கூடாது என்று சொல்லுகிறார்கள். நடைமுறையில் வரும்போது பல ரூபங்களில் விலை கூடிவிடும். எல்லா உறுப்புகளின் விலையும் ஏற்றப்பட்டுவிடும். வரி அதிகம் என்று தனியார் துறையில் கூறும்போது நிறைய வருமானம் வரும்போது சர்க்காருக்கு வரி கொடுக்க ஏன் தயங்குகிறார்கள் என்று கேட்கிறார்கள். சராசரியாக எடுத்துக் கொண்டால், தனியார் துறையில் 50 பாசஞ்சர் கொண்ட பஸ்ஸை எடுத்துக் கொண்டால் கிலோ மீட்டருக்கு 3 பைசா வீதம் போட்டு 400 கிலோ மீட்டருக்கு மொத்த வருமானம் இன்றைக்கு இருக்கிற ஆக்குபன்சி ரேஷியோ 65 பர்சன்ட் என்று வைத்துப் பார்க்கும்போது 1,42,000 ரூபாய் வரும். இப்போது போடப்பட்டிருக்கும் வரி விகிதம், தொழிலாளர்களுக்கு அவாண்டு மூலம் கொடுக்க வேண்டிய அதிகப் படியான சம்பளம் எல்லாவற்றையும் பார்க்கும்போது 1,41,500 ரூபாய் செலவு வருகிறது. இது தவிர எதிர்பாராத செலவுகள் வேறு. எந்த விதமான விபத்தும் இல்லாமல், சங்கடமும் இல்லாமல் பஸ்கள் ஓடினால் ஒரு வருஷத்திற்கு 70,000 முதல் போட்டதற்கு 500 ரூபாய் வந்தால் அதிகம். இந்த அளவுக்குக்கூட வருவதில்லை. எழுபதாயிரத்தை ஃபிப்கிஸ்ட் டெப்பாசிட்டில் போட்டால் கூட நாலாயிரத்துக்கும் அதிகமாக வட்டியே கிடைக்கும். தூற்றுக் கணக்கான தொழிலாளர்களை வேலைக்கு வைத்துக் கொள்ள வேண்டியதில்லை, வேறு பிரச்சனைகள் இல்லை. தூற்றுக் கணக்கான தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்புக் கொடுக்கும் அந்தத் தொழில் மீது மேலும் மேலும் வரியைச் சுமத்துவது நியாயமல்ல. இந்த வரி உயர்வு மிகவும் அதிகமானது. ஸ்பேர் பஸ்களுக்கு இந்த வரி உயர்வு இருக்கக் கூடாது என்பதையும் அரசு கவனத்தில் கொள்ளுவது நல்லது. செர்விசை எபிஷியன்ட் ஆக வைத்திருப்பதற்குத் தான் ஸ்பேர் பஸ் வைத்திருக்கிறார்கள். ஸ்பேர் பஸ்ஸுக்கு அதிக வரி கட்டவேண்டுமென்று சொன்னால் எஃபிஷியன்சி பாதிக்கப்படும்.

தமிழக அரசு ஒரு பக்கம் தனக்கு வரக்கூடிய பெரும் வருவாயை இழந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். லாப்ஹோலைப் ப்ளக் செய்து அந்த வருவாயைப் பெற வழி செய்யவேண்டும். மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தை மாற்றிவிட்டார்கள். தமிழகத்தில் பதினேந்தாயிரத்துக்கு மேற்பட்ட லாரிகள் இருக்கின்றன. அவற்றில் பத்தாயிரத்திற்கு மேற்பட்டவை மண்ணெண்ணெயில் ஓடுகின்றன. டீசல் ஆயிலுக்கு எவ்வளவு செல்ஸ்டாக்ஸ் கொடுக்க வேண்டுமோ அதைவிட ஒன்றரைக் கோடி ரூபாய் அளவுக்கு இதனால் குறைவாகப் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். மது அருந்தக் கூடாது என்று சட்டம் போட்டால் போதாது. மது விற்கக் கூடாது என்றும் சட்டம் போட வேண்டும். அதே போல் கெரோசனை உபயோகிக்கக் கூடாது என்று சொன்னால் மட்டும் போதாது, பஸ்களுக்கும், லாரிகளுக்கும் கெரோசனை விற்கக் கூடாது என்று சட்டம் கொண்டு

[திரு. நா. காசிசராமன்]

[1970 மார்ச் 21]

வரவேண்டும். (மணி அடிக்கப்பட்டது). இன்னும் ஐந்து நிமிடத்தில் முடித்து விடுகிறேன். வரி உயர்வு பற்றிச் சொல்லும் போது டவுன் சர்வீஸ்களுக்கு வரி உயர்வு இல்லை என்று சொன்னார்கள். அது டவுன் சர்வீஸைப் பொறுத்தவரையில் அரசின் ஒரு அபிமானத்தைக் காட்டுகிறதோ என்று நினைத்தேன். ஆனால் அதைப் பார்த்தபோது செயல்முறைக்குக் கொண்டு வரும்போது டவுன் சர்வீஸ் என்றால் சிட்டி லிமிட்டுக்கு உட்பட்ட டவுன் சர்வீஸ் களைத்தான் இந்த வரி உயர்வு பாதிக்காது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். சிட்டி லிமிட்டுக்கு உட்பட்ட எவ்வளவு ஓடுகின்றன? தமிழக அரசின் 700 பஸ்கள்தான் சிட்டி கார்ப்பரேஷன் எல்லைக்குள் ஓடுகின்றன. வேறு எந்த இடத்திலும் சிட்டி பஸ்கள் முனிசிப் பல் லிமிட்டுக்கு உட்பட்டு ஓடுவதாகத் தெரியவில்லை. ஆகவே இந்த தமிழக அரசின் 700 பஸ்களுக்காகத்தான் இந்தச் சலுகை காட்டப் பட்டிருக்கிறது. மேலும் இப்படி சிட்டி பஸ்களுக்கு இந்த விலை விலக்கு அளிப்பதன் மூலம் நஷ்டம் கூடாமல் அந்த நஷ்டத்தை ஓரளவிற்கு குறைத்துக் காட்டுவதற்காகத்தான் இந்த விலக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் வெளியே பார்க்கும்போது எல்லா டவுன் சர்வீஸ்களுக்கும் வரி உயர்வு இல்லை என்று தோன்றும்படியாக இருக்கிறது. அப்படி சிட்டி பஸ்களுக்கு விலக்கு அளிக்கப்படாவிட்டால் மேலும் 21 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படக்கூடிய நிலைதான் ஏற்படும். அந்த நஷ்டத்தை குறைத்துக் காட்டுவதற்காகத்தான் இந்த யுக்தி கையாளப்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, மோட்டார் தொழிலாளர்கள் பற்றி ஒரு வார்த்தை. லேபர் அவார்ட் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு இவ்வளவு அடிப்படைச் சம்பளம், இவ்வளவு அலவன்ஸ் என்றெல்லாம் கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. பலர் இத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு சரியான முறையில் சம்பளம் கொடுப்பதில்லை. அப்படிக் கொடுக்காதவர்களாக இருந்தாலும்கூட அவர்களுக்கு மேலும், மேலும் பர்மிட்ஸ் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. ஆகவே, தொழிலாளர் நல இலாகாவிலிருந்து லேபர் டிரிப்யூனல் அல்லது இலாகாமூலம் தீர்மானிக்கப்பட்டிருக்கிற சம்பளம் கொடுத்து வருகிறார்கள் என்று சர்டிபிக்கேட் வந்தாலொழிய அந்த பஸ் அதிபர்களுக்கு மேலும் பர்மிட் கொடுக்கக்கூடாது என்ற வகையில் உத்தரவு போடவேண்டுமென்று சர்க்கரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்படிச் செய்வது தொழிலாளர்களுக்கு நன்மையைப் பயக்கும். தொழிலாளர்களின் பிராவிடின்ட் பண்ட் தொகையை பலர் அரசாங்கக் கலூரானியில் கட்டாமல் அல்லது அதற்குரிய ட்ரஸ்டில் கட்டாமல் அவற்றை தங்களுடைய நலனுக்காக பயன்படுத்தி வருகிறார்கள். அதை கண்காணித்து அவ்விதம் நடப்பதைத் தவிர்க்கும் விதத்தில் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படவேண்டும்.

1970 மார்ச் 21] [திரு. நா. காகிராமன்]

அடுத்தபடியாக, ஓவர்லோடு ஏற்றும்போது அதற்கு கண்டக் டரையும் ஓனர்களையும் பொறுப்பாளிகளாகப் போடுகிறார்கள். ஓனர் எங்கேயோ இருக்கிறார். இந்த ஓவர்லோடாக் குறைக்க வேண்டுமென்றால் கண்டக்டரை மட்டும் அதற்குப் பொறுப்பாளி யாக்கினால் ஒரு கண்டக்டராவது ஒரு லீட் ஓவர்லோட் ஏற்றுவி ருரா என்று பாருங்கள். யாரும் செய்யமாட்டார்கள். அப்போது பிரயாணிகளுக்கும் வசதியாக இருக்கும். அதையும் செய்ய வேண்டும். ஆர்.டி.ஓ. வை ஆர்.இ.ஓ. ஆகப் போட்டால் 375-25-800 என்றளவிற்கு சம்பளம் தரப்படுகிறது. ஆனால் ஆர்.இ.ஓ. வை ஆர்.டி.ஓ. ஆகப் போட்டால் 350-25-650 என்ற சம்பளம் தரப்படு கிறது. அதைக் குறைக்கவேண்டுமென்று நான் சொல்லவில்லை. நான் சொல்லவிரும்புவது என்னவென்றால் 70,000 ரூபாய் விலை உள்ள பஸ்களை 400 பஸ்களை நிர்வாகம் செய்யக்கூடியவர்களாக இருக்கிறார்கள். பெரிய பொறுப்பில், பெரிய பதவியில் இருப்பவர் களுக்கு நல்லமுறையில் சம்பளம் தரப்படவேண்டும். அதேபோல் அந்த இலாகாவில் பணிபுரியும் மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் இன்ஸ்பெக் டர்கள் போன்றவர்களுக்கு நல்லமுறையில் ப்ரமோஷன்ஸ் எல்லாம் கொடுத்து இவ்விளாகா நல்லமுறையில் இயங்கும்படிச் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து, ஆர்.இ.ஓ. ஆபீஸ்களுக்கு லட்சக்கணக்கான ரூபாய் வரி யாகக் கட்டுகிறவர்கள் செல்கிறார்கள். அவர்கள் போனால் உட்காரக் கூட நாற்காலி பெஞ்ச் கிடையாது என்ற நிலைதான் இருக்கிறது. ஆப்பரோட்டிகள் கொள்ளை லாபம் அடிக்கிறார்கள் என்று சொல்க றார்கள், ஆகவே அவர்கள் உட்கார வசதி வேண்டாம்; ஆனால் வரு கிற வக்கீல்களுக்கு உட்காருவதற்கு வசதி இருக்கவேண்டாமா? ஆகவே ஆர்.இ.ஓ. ஆபீஸ்களில் வருகிறவர்கள் உட்காருவதற்கு வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த ஆர்.இ.ஓ. ஆபீஸ் ஊருக்கு வேகு தொலைவில் இருக்கிறது. அங்கு போயிவிட்டு வந்தால் விருதம் இருப்பதுபோல், பட்டினி கிடப்பது போல்தான் இருக்கிறது. ஆகவே ஆர்.இ.ஓ. அலுவலகங் களில் தக்க வசதிகள் செய்து கொடுப்பதோடு அந்த அலுவலகங்கள் நகருக்கு மத்தியில் இருக்கக்கூடிய அளவிற்கு ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த சந்தர்ப்பத்தை அளித்த தற்காக எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு என் உரையை முடிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : சட்டப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேர்க்குவரத்துத் துறையின் சார்பாக இந்த மன்றத்தில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள மானியத் கோரிக்கைகளின் பேரில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களது மேலான கருத்துக்களைத் தெரிவித்தார்கள். மொத்தத்தில் சுமார் 14 பேர்கள் தங்கள் கருத் துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். காலையில் என் முன்னுரையில் நான் கேட்டுக்கொண்ட வேண்டுகோளுக்கு இணங்க உறுப்பினர்கள்

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

[1970 மார்ச் 21]

நல்ல பல கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருப்பதற்காக எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ளகடமைப் பட்டுள்ளேன். இக் கோரிக்கைகள் மீது நடைபெற்ற விவாதத்தில் உணர்ச்சி வசப்படாமலும் கோபப்படாமலும் கருத்துக்களை நல்ல முறையில் எடுத்துச் சொன்னதற்காக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ள நான் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன்.

இந்த போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள மாற்றங்கள் பற்றிக் குறிப்பிடும்போது நண்பர்கள் சில கருத்துக்களைத் தெரிவித்தார்கள். அமைச்சரவையின் பொறுப்பு கூட்டுப் பொறுப்பு என்பது உங்கள் அனைவருக்கும் தெரியும். இலாகா மாற்றத்தால் கொள்கை மாற்றம் இல்லை என்பதை தெளிவாக தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இந்த விவாதத்தை துவக்கி வைத்துப் பேசிய மார்டின் அவர்கள் அவர்களுக்கு இயல்பான சில கருத்துக்களை பேசுவதோடு அதே மாதிரி நல்லமுறையில் கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னதற்காக அவர்களுக்கு என் நன்றியைக் கூறிகொள்ள கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். உறுப்பினர்கள் தொடர்ந்து நல்ல பல கருத்துக்களை எடுத்துரைத்தார்கள்.

போக்குவரத்துத் துறையை இரண்டு வகையாகப் பிரிக்கலாம். ஒன்று அரசுப் போக்குவரத்து. இன்னொன்று, தனியார் போக்குவரத்து. அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் இது ஒரு பெரிய நிறுவனமாகும் என்பதை அனைவரும் உணர்வார்கள். அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் 2,000 பஸ்களை அரசு நிர்வகித்து நடத்திவருகிறது. அதில் 20,000 க்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் பணியாற்றி வருகிறார்கள். போக்குவரத்து மூலம் சென்னை நகரில் மட்டும் பத்து லட்சம் பேர்கள் பலனடைகிறார்கள். சென்னை நகரைப்பொறுத்து அரசுப் போக்குவரத்து மிக மிக முக்கியமான போக்குவரத்தாக பணியாற்றி வருகிறது. குறிப்பாக ஏழைகளும் நடுத்தர வகுப்பு மக்களும் அதிகமாக அரசுப் போக்குவரத்தை நம்பித்தான் இருக்கிறார்கள். என் முன்னுரையில் கூறியிருப்பதைப் போல் 78% பேர்கள் அரசு போக்குவரத்தை நம்பி இருக்கிறார்கள்.

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையைப்பற்றித்தான் இங்கு அதிகமாகப் பேசப்பட்டது. தனியார் துறை போக்குவரத்தைப் பற்றி ஒரு உறுப்பினர் மட்டும் கருத்து தெரிவித்தார். அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் முதலீடு போட்டு அந்த நிறுவனம் நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அரசுடமையாக்க வேண்டும் என்பது சர்க்காரின் கொள்கையாகும். அந்த அடிப்படையில்தான் அரசு திட்டமிட்டு பஸ் வழித்தடங்களை எல்லாம் நாட்டுடமையாக்கி வருவது உங்களுக்குத் தெரியும். ஒன்றை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். திரு. காசிராமன் அவர்கள் நிறுவ

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

னத்தில்கூட சில குறைகள் ஏற்படலாம். அதைவிட பெரிய நிறுவனமாக இருக்கிறது அரசுத் துறைப் போக்குவரத்து. ஆகவே, 2,000 பஸ்கள் உள்ள ஒரு நிறுவனத்தில் சில குறைபாடுகள் இருக்கலாம். இல்லை என்று மறுப்பதற்கு நான் தயாராகயில்லை. ஆனால் ஏற்படுகிற சிறிய குறைகளை மிகைப்படுத்திப் பேசுவதன் விளைவாக அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணியாற்றுகிற வர்களிடையே உள்ள மொரோல் கெடுகிற நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே சிறிய குறைகளை பெரிதாக்கி சட்டமன்றத்திலும் வெளியிலும் பேசுவது என்பது மக்கள் மனதில் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை மிகமிக மோசமாக நடைபெறுகிறதோ என்ற சந்தேகத்தை ஏற்படுத்தும். ஆகவே, சிறிய குறைபாடுகளை பெரிதாக்க ஆக்காமல் இத்துறை நல்லமுறையில் பணியாற்றுவதற்குத் தகுந்த முறையில் உள்ள ஆலோசனைகளை மேலும் சொல்லவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. மார்டின் அவர்கள் பேசும்போது அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்படுகிற நஷ்டத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். அரசின் நிர்வாகத் திறமைக் குறைவு காரணமாக அல்லது அலட்சியப் போக்கின் காரணமாகத்தான் இவ்வளவு லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படுகிறதோ என்று நான் கருதுகிறேன். ஆனால் புள்ளி விவரங்களைப் பார்க்கும்போது நம் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. எம். சி. பாலன் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோல், இந்தியாவிலுள்ள பல மாநிலங்களில் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. அந்தப் புள்ளிவிவரங்களைப் பார்க்கும்போது பம்பாயில் பி.ஈ.எஸ்.டி. நிறுவனத்தில் 1968-69-ல் 94 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இந்திய நாட்டின் தலைநகரமான டெல்லியில், டி.டி.டி. நிறுவனத்தின்மூலம் நடைபெறும் போக்குவரத்தில் 1968-69-இல் ஏற்பட்ட நஷ்டம் 49 இலட்சமாகும். பெங்களூரில் 300 பஸ்களைக் கொண்ட சிட்டி பிராஞ்சிலே 20 இலட்சம் ரூபாயும், தொழில் நகரமான அகமதாபாத்திலே 500 பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருக்கும் அந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே 8.85 இலட்சம் ரூபாயும் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத்துறையிலே, சென்னை மாநகரத்திலே மட்டும் 44.37 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1969-70-இல் 29.37 இலட்சம் என்ற அளவுக்கு நிலைமைகள் சீர்ப்பட்டிருப்பதை நீங்களெல்லோரும் பாராட்டுவீர்கள் என்றே நான் நம்புகிறேன்.

எனவே, நம்முடைய அரசு போக்குவரத்துத் துறை நல்ல முறையிலே செயல்பட்டு வருகிறது என்பது எல்லோரும் ஒத்துக் கொள்ளவேண்டிய உண்மை என்பதும், இன்னும் முன்னேற வேண்டும், இன்னும் திறம்படச் செய்ய வேண்டுமென்பதில் கருத்து வேறுபாடு கிடையாது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். ஆனால் மற்ற மாநிலங்களிலே நடைபெறும் போக்குவரத்துத் துறையோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்பொழுது நாம்

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

[1970 மார்ச் 31]

எவ்வளவோ முன்னேறியிருக்கிறோம் என்று நாம் திருப்திபடும் அளவுக்கு காரியங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

நாட்டுடமையாக்கப்படும் பேருந்துகளைப்பற்றி விளக்கமாக சபையிலே சொல்லவேண்டிய அவசியமில்லை, ஏற்கெனவே 2, 3 ஆண்டுகளாக சட்டமன்றத்திலே விவாதம் தொடர்ந்து நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றது. திரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள் கூறினார்கள் என்று கருதுகிறேன், இந்த ஆண்டு ஒரு வழித்தடம் மட்டும் தானே நாட்டுடமையாக்கப்பட்டது என்ற வினாவை எழுப்பினார்கள். நம் முடைய அரசினுடைய கொள்கை, 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களில் 'ரூட் பர்மிட் எக்ஸ்பயர்' ஆகும்பொழுது மேற்கொள்ள வேண்டுமென்ற கொள்கையைக் கொண்டிருப்பதால் இந்த ஆண்டு அப்படி ரூட் பர்மிட் எக்ஸ்பயர் ஆனது ஒன்றுதான். எனவே, அந்த ஒன்று நாட்டுடமையாக்கப்பட்டது. 1969 மார்ச் 31-ம் நாளுக்குள் 418 வழித்தடங்களை தமிழக அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறது. 1969-70-ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஒரு வழித்தடத்தையும் சேர்த்து, 419 வழித்தடங்கள் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. மணி அவர்கள் அரசுக்கு நல்ல ஆலோசனைகளைக் கூறினார்கள். அரசு போக்குவரத்துத்துறை எந்த வகையில் செயல்பட்டால் இலாபகரமாக நடத்த முடியும் என்று பல பல கருத்துக்களைக் கூறினார்கள். அந்தக் கருத்துக்களுக்கு நான் நன்றி சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். அவரும், அவரைப்போன்று நண்பர்களும் கூறிய மேலான ஆலோசனைகளைக் கொண்டு செயல்பட நாங்கள் மேற்கொள்வோம் என்று தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

அவர்கள் சொன்னார்கள், இப்பொழுது பஸ் முதலாளிகள் தங்களுடைய பர்மிட்டுகளை விலை கூறுகிறார்கள், விலைக்கு விற்கிறார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டைக் கூறினார்கள். மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் ஆக்ட் செக்ஷன் 60(1) (c) -ன் கீழ் அப்படி பர்மிட்டுகளை வியாபாரம் செய்பவர்கள்மீது நடவடிக்கை எடுக்க முடியும். ரூட் பர்மிட்டுகளைக் கேன்சல் செய்ய முடியும் என்று விதிமுறை இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. மணி அவர்களுக்கு, ஏதாவது ஒரு பஸ் முதலாளி அப்படிச் செய்திருப்பதாக விவரம் இருந்தால், எங்களுக்குக் கொடுத்தால் நிச்சயமாக அதிகாரி மூலமாக நாங்கள் நடவடிக்கை எடுப்போம் என்பதை அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

மற்றொரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். திருச்சியிலே இருக்கும் டாக்கிகளில் மீட்டர்கள் பொறுத்துவதை 5, 6 ஆண்டுகள் தள்ளி வைக்கவேண்டுமென்று கூறினார்கள். டாக்கி டிரைவர்களும், டாக்கி ஓனர்களும் பெரிதும் வரவேற்கத் தக்க முடிவாக இருந்தாலும்,

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

பொதுமக்களின் நலன்களையும் பார்க்க வேண்டியிருக்கிறது. டாக்சிக்காரர்கள் கூப்பிட்ட இடத்திற்கு வருவதில்லை என்ற குற்றச் சாட்டு சொல்லப்படுகிறது. இந்த மன்றத்திலேயும் ஒரு அங்கத் தினர் குறிப்பிட்டார்கள், சட்டமன்ற விடுதிக்குச் செல்ல அழைத்தும் வர மறுத்துவிட்டார்கள் என்று சொன்னார்கள். ஆகவே இப்படிப்பட்ட குறைபாடுகள் ஏற்படாமல் இருக்கும் முறையிலேயும், கட்டணங்களைப் பொறுத்த முறையிலேயும், டாக்சிகளுக்கு மீட்டர் பொறுத்த வேண்டுமென்ற கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது, அதை அமலுக்குக் கொண்டுவருவதற்கான முயற்சிகளையும் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் திருச்சியில் அதனால் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுவதாகத் திருச்சியைச் சேர்ந்த டாக்சி சொந்தக்காரர்களும், டிரைவர்களும் அரசாங்கத்திற்கு வேண்டுகோள் விடுத்திருப்பதால் இந்த ஆண்டு ஜனவரி மாதத்திலிருந்து 6 மாத காலத்திற்கு அதை அமல்படுத்துவதை நாங்கள் நிறுத்தி வைத்திருக்கிறோம். பிரச்சினைகளை பூரணமாக மறுபடியும் பரிசீலனை செய்து, முடிவுக்கு வர முடியும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். அந்த முடிவிற்குத் துணையிருக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. மணி அவர்களையும், திருச்சி நகரத்து டாக்சி சொந்தக்காரர்களையும், டிரைவர்களையும் நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நம்முடைய திரு. மணி அவர்கள் திருச்சி நகரத்திற்கு இன்னும் சில சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு அனுமதி தர வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களைப் பொறுத்த வரையிலும், திருச்சியிலே எத்தனை சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்ற தடை ஏதும் கிடையாது. ஆனால் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை அதிகப்படுத்தக் கூடாது என்பது ஒரு கொள்கையாக இருக்கிறது என்றாலும், திருச்சியைப் பொறுத்தவரையில், சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களைப் பொறுத்த வரையில் லீலிங் விதிக்கப்படவில்லை. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. மணி அவர்கள் முயற்சியெடுத்துக் கொண்டால், அதிகாரிகளும் இன்னும் சில சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு அனுமதி தருவார்கள். அரசுடமையாக்கப்பட்ட வங்கிகளிலிருந்து, கடன்களை சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்குக் கொடுக்கும் முறையை உருவாக்க முடியும் என்று குறிப்பிட்டிருப்பது பாராட்டத்தக்கது. அதில் அவர்கள் வெற்றிபெறுவார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

நாட்டுடமைக் கொள்கை பற்றிப் பேசும்பொழுது இங்கு சில அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள், 10 பஸ்களுக்குமேல் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்., ஏபிடி., டிவிஸ்., போன்ற நிறுவனங்களையும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று. இன்றைக்கு அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கும் கொள்கை 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களை அரசுடமையாக்க வேண்டுமென்பது. அது இன்று நடைமுறைக்கு ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டது. 75 மைல்களுக்குமேல் உள்ள ரூட்டுகளில் இரண்டாண்டு

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

[1970 மார்ச் 21]

காலம் வரை பல மூட்டுகள் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. இதை ஸ்டெபிலைஸ் செய்து, கன்சாலிடேட் செய்யும்வரை, அங்கத்தினர்கள் கூறிய கருத்துக்கள் இப்பொழுது பரிசீலனையில் இல்லை என்று தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். பின்னால் அது பற்றிய நிலை எப்படி ஏற்படுகிறதோ அப்பொழுது அதுபற்றி பரிசீலிக்கக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

திரு. கோவிந்தராஜன் அவர்கள் கூறினார்கள். சிறு ஆபரேட் டர்களை உற்சாகப்படுத்த வேண்டுமென்பது கொள்கைதான். நமது அரசும் அதற்கு ஒரு நிலையிலே காரியங்களைச் செய்து வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

ஆம்னிபஸ்ஸைப்பற்றிப் பெரிய பிரச்சனையாகப் பேசினார்கள். நான்கூட, திரு. காசிராமன் அவர்கள் தனியார் பஸ்ஸுக்கு டாக்ஸ் அதிகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லும் நேரத்தில், ஆம்னிபஸ் பற்றியும் சொல்லுவார்கள் என்று எதிர்பார்த்தேன். ஆனால் அவர்கள் பேச்சில் அது சம்பந்தமாக ஆம்னிபஸ் பற்றிப் பேச்சு வராததால் கட்டணம் விதித்திருப்பது சரி என்று கருதுகிறார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். ஆம்னிபஸ் பின்பற்றும் முறைகளைத் தவிர்க்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அவர்கள் சொல்லிய மாதிரி செந்தில் டிரான்ஸ்போர்ட், பழனியப்பா டிரான்ஸ்போர்ட் போன்றவர்கள் இப்படி சடுபடுவதாகத் தகவல்கள் கிடைத்திருக்கின்றன. அரசாங்க அதிகாரிகளும் சில டிராவல் கம்பெனி மீது நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறார்கள். சட்டமன்றக் கருத்தின் அடிப்படையிலே, ஆம்னிபஸ் சொந்தக்காரர்களும் தனியார்துறை பல்களோடும், அரசாங்கத்துறை பல்களோடும் பேரட்டியாக அவர்கள் செயல்பட மாட்டார்கள் என்று நம்புகிறேன். அப்படிச் செயல்பட்டால் நிச்சயமாக சட்டப்படி உரிய நடவடிக்கை எடுக்க அரசு தயங்காது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

நண்பர்கள் பேசும்பொழுது சொன்னார்கள். ஸ்டேண்ட்ஸ் ஸ்பெஷல் நிறுத்திவிட்டதைப்பற்றி திரு. மார்டின் அவர்களும் பேசினார்கள். அதற்கான முறையில் பழையபடி ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஸ்டேண்ட்ஸ் ஸ்பெஷல் பல்களைப்பற்றி பரிசீலிக்கப்பட்டு ஸ்டேண்ட்ஸ் ஸ்பெஷல் தேவையில்லை என்ற அளவுக்கு, கல்லூரிகளுக்கே அரசாங்கத்தால் நிர்ணயிக்கப்படும் விலையில் பல்களைக் கொடுக்கலாம் என்று முடிவு செய்யப்பட்டு, ஹிந்து நேஷனல் காலேஜ், குன்றத்தூருக்கு 3 பல்களும், டெக்னிகல் எஜுகேஷன் இன்ஸ்டிடியூட், கிண்டி, இன்ஜினியரிங் காலேஜ், சி.பி.டி.-க்கு 3 பல்களும், பிரிசிடென்சி காலேஜுக்கு 2 பல்களும், சைனிக் ஸ்கூல், அமராவதிக்கு 1 பஸ்ஸும் ஆக 8 பஸ்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இன்னும் கோரிக்கைகள் வந்திருக்கின்றன.

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

Queen Mary's College-க்கு 2 பஸ்களும்

Government Arts College-க்கு 2 பஸ்களும்

Women's Arts College, North Madras-க்கு 1 பஸ்ஸும்

S.I.V.E.T. College, Gowriwakkam-க்கு 1 பஸ்ஸும்

Vaishnava College-க்கு 2 பஸ்களும்

A. C. College of Engineering, Karaikudi-க்கு 1 பஸ்ஸும்

Parasakti College, Courtallam-க்கு 1 பஸ்ஸும்

ஆக 10 பஸ்கள் கோரி, கல்லூரிகள் மூலம் கோரிக்கைகள் வந்திருக்கின்றன. இந்த 10 பஸ்களும் அரசாங்கம் நிர்ணயித்த விலைக்குக் கொடுக்க உடனே உத்தரவு பிறப்பிக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். மாணவர்களின் கோரிக்கைகளையும் இந்த அரசு கவனித்து செயல்பட்டுவரும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. காசிசிராமன் அவர்கள் பஸ்கள் வேகமாகச் செல்லுவதுபற்றி சொன்னார்கள். கவர்னர்கள் போடவேண்டும் என்ற குறிப்பைச் சொன்னார்கள். நமது அரசு போக்குவரத்துத் துறை மூலமாக தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். எக்ஸ்பிரஸ் 70 கிலோமீட்டர் பெர் ஹவர், மொபசில் பஸ் 50 கிலோ மீட்டர் பெர் ஹவர், சிடி. பஸ் 40 கிலோ மீட்டர் பெர் ஹவர் என்ற அளவுக்கு வேகம் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு, இன்று செயல்பட்டுவருகிறது. எனவே, இதைப்பற்றி அதிகமான அளவுக்கு பிரச்சனை இல்லை என்றே நான் நினைக்கிறேன்.

பஸ்களைப் பற்றி பேசும்பொழுது அரசு பஸ்கள் சரியான முறையில் பராமரிக்கப்படவில்லை, சுத்தமாக வைக்கப்படவில்லை என்று பலவித குற்றச் சாட்டுகள் சுமத்தப்பட்டன. நம்முடைய நண்பர் கோவிந்தராஜன் அவர்கள் தொழிற்சங்கத்தில் ஈடுபாடு கொண்டவர்கள். தொழிலாளர்களின் பிரச்சனைகளில் அக்கரை கொண்டவர்கள். அவர்கள் சொன்ன குறிப்பைப்பற்றி நான் நம்முடைய அதிகாரிகளிடம் விவரங்கள் கேட்டிருந்தேன். அவர்கள் சொன்னமாதிரி 40 பஸ்களுக்கு இரண்டு கிளினர்கள் இல்லை. 10 பஸ்களுக்கு இரண்டு கிளினர்கள் சந்தம் செய்வதற்காக நியமிக்கப்பட்டு, வேலைகள் நடைபெறுகின்றன. இவைகளை யெல்லாம் செய்தால் மட்டும் சுத்தம் ஏற்பட்டு விடாது. தொழிலாளர்களிடையே மனமாற்றம் ஏற்படவேண்டும், தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் மிக அதிகமாக ஒத்துழைப்பைத் தரவேண்டும், மக்களுடைய பாராட்டைப் பெறவேண்டும், அப்பொழுதுதான் மக்களுக்கு பயன்தரத்தக்க அளவில் செயல்படலாம், தொழிலாளர்களுடைய குறைகள் அகற்றப்பட்டு அவர்கள் நல்ல முறையில் முன்னேறுவதற்கான சூழ்நிலை ஏற்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

[1970 மார்ச் 21]

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை டயர் ரீட்டரிடிங்க்காக டயர்களை தனியார் ஸ்தாபனத்திற்குக் கொடுத்து வருவதாக திரு. கோவிந்தராஜன் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அப்படி தனியார் ஸ்தாபனங்களுக்கு கொடுக்கப்படவில்லை. நமது அரசுத் துறையின் மூலம் தான் வேலைகள் நடைபெறுகின்றன. We have two plants for retreading, one in Madras and another in Nagercoil அரசுத் துறை மூலமாகத்தான் ரீட்டரிடிங் செய்யப்பட்டு வருகிறது.

நண்பர் திரு. போஜன் அவர்கள் 25 பைசா கொடுத்து முன்கூட்டியே டோகன் பெருகிறோம், இடமில்லாவிட்டால் அந்தப் பணத்தையாவது திருப்பிக் கொடுத்து விடுவார்களா என்றெல்லாம் குறைப்பட்டுக் கொண்டார். நண்பர் போஜன் அவர்களுக்கு அந்தக் கஷ்டம் இருக்காது. அவர்கள் வசதியுள்ளவர்கள். இருபத்தைந்து பைசா இல்லை, 50 பைசா வேண்டுமானாலும் கொடுத்து விடுவார்கள். மற்றவர்களுக்காகத்தான் வாதாடுகிறார்கள். ஆனால், இப்படி ஒரு முறை ஏற்படுத்துவதன் மூலமாக எந்த இடத்திலே ரிசர்வேஷன் செய்ய முடியாதோ அந்த ஸ்டேஷன்களில்தான் இப்படி பிரயாசாரிடி கொடுப்பதற்காக டோகன்கள் கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. இப்படி டோகன்கள் கொடுப்பதினால் அந்த பஸ்களில் பிரயாணம் செய்யும் பிரயாணி களுக்கு வசதியை ஏற்படுத்த முடியும் என்ற அடிப்படையில் இந்த முறை மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி பெறக்கூடிய 25 ரூபாய் காஸ்டு ஆஃப் ஸ்டாஃப் அண்டு ஸ்டேஷனரி, இம்மாதிரி சில்லரை செலவுகளுக்காகத்தான் உபயோகப்படுத்தப்படுகிறதே தவிர, வேறு அல்ல. எனவே, இந்தப் பிரச்சினையை நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் போஜன் அவர்கள் வலியுறுத்த மாட்டார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் மணி அவர்கள் பேசும் பொழுது வழித்தடங்களை குறுகிய பாதைகளாக, ஷார்ட்டென்டு ரூட் களாக செய்வதற்கான முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும் என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதற்கான முயற்சிகளை நம்முடைய இலாகா எடுத்து வருகிறது. சென்னை-தஞ்சாவூரைப் பொறுத்த வரையில், முதலில் பாண்டிச்சேரி வழியாக சென்னையிலிருந்து சென்றுகொண்டிருந்த வழித்தடம் இப்பொழுது வேறு வழியாக சற்று சுருக்கமான வழியில் செல்வதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்து, அதைப்போல இப்பொழுது பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இது போன்ற பிரச்சனைகளிலெல்லாம் நம்முடைய அரசு கவனித்து, நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டுவரும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் ஹிஸ்டரி ஷீட் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். ஹிஸ்டரி ஷீட் இப்பொழுது வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. எப்பொழுது மேஜர் ரிப்போர் செய்யப்

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

பட்டது என்பதற்கெல்லாம் ஹிஸ்டரி ஷீட் வைக்கப்பட்டு அந்த முறையில்தான் பராமரிக்கப்பட்டு வருகிறது. இதைப்பற்றி அவசியமான நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே பேசிய உறுப்பினர்கள் சிலர் முக்கியமான ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். இந்த திறுவனம் மிகப் பெரிய அளவில் இருப்பதால். நிர்வாக வசதி குறைவாக இருக்கிறது, ரீஜனல் பேஸிஸில் பிரிக்கப்படவேண்டும் என்ற கருத்தைத் தெரிவித்தார்கள். நான் பொறுப்பேற்றுக்கொண்ட பிறகு நமது முதல் அமைச்சர் அவர்களின் அனுமதியுடன் இது பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது. ரீஜனல் வாரியாக தமிழ்நாடு முழுவதும் சில ரீஜன்களாக பிரிக்கப்பட்டு, நிர்வாத்திற்கான ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும் என்றும், சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் கூட சில பகுதிகளாக, ரீஜனல் வாரியாக பிரிக்கப்பட்டு, நிர்வாக வசதிகளுக்கு ஏற்பாடு செய்யலாம் என்பது பற்றியும் ஆலோசித்து வருகிறோம். நம்முடைய இலகாவின் செயலாளர் மூலமும், இயக்குநர் மூலமும் இந்தத் திட்டம் பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது. அந்தத் திட்டம் எந்த அளவுக்குப் பலன் தரும் என்பது பற்றி அரசு முடிவெடுத்த பிறகு, இது நடைமுறைக்குக் கொண்டு வரப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஆசைத்தம்பி அவர்கள் டாக்ஸிக்கு அனுமதி தருவது குறிப்பிட்டவர்களுக்கு தான் தரவேண்டும், சொந்தக்காரர்—டிரைவர் என்ற அளவுக்குக் கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இப்பொழுதும் சில விதிமுறைகளின்படி டாக்ஸி பெர்மிட்கள் கொடுக்கப்படுகின்றன. ஒரு குறிப்பிட்ட இடத்திற்குச் செல்லவேண்டுமென்றால், டாக்ஸி டிரைவருக்கு இடம் தெரியாமல் சரியான இடத்தில் கொண்டு போய்ச் சேர்ப்பதில்லை என்று குற்றச்சாட்டை சுமத்தினார்கள்.

அதற்கான விதிமுறைகள் இருக்கின்றன. மெட்ராஸ் மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் ரூல்ஸ் 5ஸி-யின்படி அவர்களை பரீட்சித்துப் பார்த்து அனுமதி கொடுப்பதற்கு விதிமுறைகள் இருக்கின்றன. டாக்ஸி பெர்மிட்கள் கொடுப்பதற்கு முன்னால் அந்த விதிமுறைகளை உடயோகப்படுத்தி, சென்னையில் ஒவ்வொரு பகுதியும் எங்கே இருக்கிறது என்று கேட்டு ஒரு பரீட்சை வைத்துக் கொடுப்பதற்கு விதிமுறைகள் இருக்கின்றன. பரீட்சை வைத்தால் எவ்வளவு பேர்கள் அதில் தேர்ச்சி பெறுவார்கள் என்று நம்மால் சொல்ல முடியாது. ஆனால், சென்னையில் இருக்கிற எல்லா இடங்களையும் யாரும் தெரிந்துவைத்திருக்க முடியாது. அனுபவாயிலாகத்தான் அம்மாதிரி அறிவைப் பெறமுடியும். எனவே, இந்த விதிமுறைகள் எற்கனவே இருக்கிற காரணத்தினால் நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லிய கருத்தை, இப்பொழுது ஒரு

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

[1970 மார்ச் 21]

குறிப்பிட்ட சிலருக்கு மாத்திரம் பெர்மிட் கொடுக்கவேண்டும் என்ற முறையை ஏற்றுக்கொள்ள இயலாது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தப்படியாக நோ-பார்கிங் ஸ்டேஷன்களைப் பற்றி சொன்னார்கள். அது கவனிக்கப்படவேண்டிய ஒரு முக்கியமான பிரச்சனை. நெரிசலான பகுதிகளில் தான் விரும்பிய இடங்களில்லாமல் கார்களை நிறுத்துவதனால் போக்குவரத்திற்கு இடைஞ்சல் ஏற்படுகிறது என்ற காரணத்தினால், நிச்சயம் அது செயல்படுத்த வேண்டிய திட்டம் என்பதை ஒத்துக்கொள்கிறேன். உறுப்பினர் ஆசைத்தம்பி அவர்கள் கூறிய கருத்து பரிசீலிக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். டாக்ஸி கட்டணங்களை உயர்த்தவேண்டுமென்று அவர்கள் சொன்னார்கள். அது மக்களால் எந்த அளவுக்கு வரவேற்கப்படும் என்பது என்னால் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. அது கொள்கை அளவிலே பரிசீலிக்கப்படவேண்டிய ஒன்று. அந்த அளவுக்கு அதையும் பரிசீலிப்பதாகத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பம்பாயிலுள்ள ஒரு திட்டத்தைப்பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஆசைத்தம்பி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். ஒரு குறிப்பிட்டவர்களுக்கு மாத்திரம் இப்படி அனுமதி கொடுப்பதன் மூலம் அவர்கள் சொந்தக்காரர்களாக மாறுகிற நல்ல வாய்ப்பு பம்பாயில் இருப்பதாகக் குறிப்பிட்டார்கள். அந்த அடிப்படையில் நம்முடைய அரசு அதைப்பற்றியும் பரிசீலிக்கத் தயாராக இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஆசைத்தம்பி அவர்களுடைய எண்ணம் அரசாங்க உடைமையாக்கப்பட்ட பாங்குகள் மூலம் கடன் தொகையைப் பெற்று, அந்தக் கடன் தொகையின் மூலம் டாக்ஸி வாங்கி, டாக்ஸி டிரைவர்களை சொந்தக்காரர்களாக ஆக்க வேண்டுமென்பது. அந்த திட்டம் உள்ளப்படியே பாராட்டத்தக்க திட்டமாகும். அந்த திட்டத்திற்கு நம்முடைய அரசு துணையாக இருக்கும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இங்கே பேசிய உறுப்பினர் மாண்புமிகு தீர்த்தகிரி கவுண்டர் அவர்கள் தனியார் துறைக்குப் பாதுகாப்பாகத் தான் பல கருத்துகளைச் சொன்னார்கள். அவர்களுடைய புதிய காங்கிரஸ் கொள்கை அதுதானே என்னவோ எனக்குத் தெரியாது. தனியார் பஸ்களைப்பற்றி, விதிக்கப்பட்டிருக்கிற கட்டண உயர்வு, அதனால் பாதிக்கப்பட்டு ஏற்படுகிற பெரிய கஷ்டம் இவைகளைப்பற்றி யெல்லாம் சொன்னார்கள்.

ஆனால் இப்போது நம்முடைய அரசு விதித்திருக்கிற உயர்வுக் கட்டணம் மூலமாக 1½ கோடி ரூபாய்க்கு வருமானம் வருகிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். திரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள், இந்தக் கட்டண உயர்வை சட்டமன்றத்தில் கொண்டு வராமல் உயர்த்தியிருப்பது சரியல்ல, அது சட்டமன்றத்தை அவமதிப்ப

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

தாகாதா என்றெல்லாம் கேட்டார்கள். இந்த உயர்வை விதித்த நேரத்தில் சட்டமன்றம் கூடவில்லையென்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பட்ஜெட் சமர்ப்பிப்பதற்கு முன்னாலே கட்டண உயர்வுகள் வெளியிடப்பட்டிருக்கின்றன. சட்டமன்றத்தில் இதைத் தெரிவிக்க வேண்டிய காலகட்டம் ஏற்படாத காரணத்தால்தான் இது செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, உறுப்பினர் அவர்கள் தவறாக கருதிக் கொள்ள வேண்டாமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இப்போது ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கட்டண விகிதங்கள்பற்றிப் பேசப் பட்டது. இதற்காக தோட்டிபிகேஷன் வெளியிட்டிருக்கிறோம். ஆட்சேபணைகள் கேட்கப்பட்டிருக்கின்றன. பல பஸ் முதலாளிகள் உள்துறை செயலாளரிடத்தில் ஆட்சேபம் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். விரைவில் இதற்கு ஒரு நல்ல முடிவு எடுக்க இருக்கிறோம்.

அடுத்து திரு. டி. மார்டின் அவர்கள் சில ரூட்டுகள் கைவிடப் பட்டுவிட்டன, அவைகளை மறுபடியும் துவங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டார்கள். அதைப்பற்றிய குறிப்புக்களை நம்முடைய இயக்குநரிடத்தில் கேட்டதற்கு ஒரு குறிப்பு கொடுத்திருக்கிறார். அதற்கான காரணங்களைச் சொல்லியிருக்கிறார். அவர் கொடுத்த குறிப்பை அப்படியே படித்துவிடலாம் என்றிருக்கிறேன்.

5-A has been merged with 5. Number of trips have been increased in 5.

5-A used to start from Abhiramapuram. During peak hours, buses are still started from Abhiramapuram. 12-D. In view of abolition of this No., the number of buses in 12-B were increased. Course 12-D was similar to 12-B up to Mandavaili but started from Kodambakkam railway station when the over-bridge was under construction. Now we have added more buses on 12-B and 12-E. The route was shortened and the fare from Mylapore to Vadapalani was reduced by 10P.

12-G route bus is along route Vadapalani—Tiruvanmiyur. When we gathered data, we found that there was no through traffic of adequate amount. The earnings were very low and hence this was cancelled.

என்றாலும், தேவை இப்போது இருந்தாலும், அதற்குத் தகுந்த அளவிற்குப் பிரயாணிகள் வருவார்களானால் மறுபடியும் இந்த ரூட்டுகளில் பஸ்களை விடுவதற்குப் பரிசீலனை செய்வதற்கு எங்களுக்கு ஆட்சேபம் இல்லையென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அரசுடமையாக்கப்பட்ட பஸ்களிலே நஷ்டம் அதிகம் என்று ஒரு சாராரும், இன்னொரு சாரார் நஷ்டம் இருந்தாலும் பப்ளிக் யூதிலிடி சர்வீஸ் என்ற நிலையில் இதைப் பொருட்படுத்தக்கூடாது என்றும் சொல்கிறார்கள். அரசாங்கம் இந்த இருவிதக் கருத்துகளையும் கவனத்தில்கொண்டு தன் திட்டங்களை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவர வேண்டியிருக்கிறது அரசுடமையாக்குவதில்

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

[1970 மார்ச் 21]

நஷ்டம் தான் ஏற்படும் என்று தெரிந்தாலும்கூட அந்தப் பஸ்களை விடுவது எந்த அளவிற்குச் சரி என்று புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. பஸ் பேக்குவரத்துப் பிரயாணிகள் பெருமளவுக்கு இருப்பார்களானால், நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும் அதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்ற முறையிலே சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையிலே இந்தக் காரியங்கள் நடைபெற்று வருகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

உயர்மட்டக் குழுவைப்பற்றி இங்கே கருத்து தெரிவித்தார்கள். உயர்மட்டக்குழுவின் அதிகையிலுள்ள சில முக்கியமான பகுதிகளை ஏற்கெனவே அரசு ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது, குறிப்பாக,

High Power Committee recommendations regarding Bata, night allowance; stitching charges for clerks and shroffs. பேட்டா 1.35-லிருந்து 2 ரூபாய் ஆகியிருக்கிறது. நைட் அலவன்ஸ் ஒரு ரூபாயில் இருந்து 2 ரூபாய் ஆகியிருக்கிறது. இப்படியே ஸ்டிச்சிங் சார்ஜ்ஸ் அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதன்மூலமாக மட்டும் நம்முடைய இலாகாவுக்கு 26 லட்சம் ரூபாய் ஆண்டு ஒன்றுக்கு செலவு ஏற்படுகிறது. இந்த ஆண்டு மட்டும் 13 லட்சம் ரூபாய் அளவிற்கு செலவு ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்து, நம்முடைய நண்பர் திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி அவர்கள், தனியார் பஸ்களை அரசடைமையாக்கும், நேரத்தில், அந்த நிறுவனங்களில் வேலை செய்துவந்த தொழிலாளர்களை அரசு வேலைக்கு ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடாதா? ஓராண்டுக்கு மேலாகியும் இன்னும் சிலர் எடுக்கப்படாமல் இருக்கிறார்களே என்று மிகவும் அக்கறையோடு, கனிவோடு கேட்டார்கள். கனம் உறுப்பினருக்கு இருக்கின்ற அக்கறையைக்காட்டிலும் இவர்கள் விஷயத்தில் இந்த அரசுக்கு இருக்கின்ற அக்கறை குறைந்துவிடவில்லையென்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சில நேசங்களில் தனியார் பஸ்களை அரசடைமையாக்கும் நேரத்தில் அந்த முதலாளிகள் தவறான தகவல்களைத் தந்துவிடுகிறார்கள். அவர்கள் கொடுத்த தகவல் சரியானது என்று அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. சிலசமயங்களில் முதலாளிகள் வேண்டுமென்றே சிலரைச் சேர்த்து இவர்கள் எல்லாம் எங்கள் நிறுவனத்தில் வேலைசெய்து வந்தார்கள் என்று கணக்கைக் கொடுத்துவிடுகின்றனர். ஆகவே, அவர்கள் எல்லோரையும் அரசு வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளும்போது, அந்த நிறுவனம் கொடுத்த தகவல் சரிதான் என்பதையெல்லாம் பரிசீலிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதனால்தான் சில இடங்களில் தாமதமாகின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதுவரையில் சென்னை நகரத்தில் உள்ள பிரிவில் 97 டிரைவர்கள், 295 கண்டக்டர்கள், 119 டெக்னிகல் ஸ்டாஃப்கள் எடுக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதேபோல கன்னியாகுமரி பிராஞ்சில் 148 டிரைவர்கள், 167 கண்டக்டர்கள், 179 டெக்னிகல் ஸ்டாஃப்கள் அரசுத் துறையிலே எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள். யாரோ நம்

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

முடைய உறுப்பினருக்கும் தவறான தகவல் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அப்படி உறுப்பினர் அவர்களுடைய தகவல் சரியாக இருக்குமானால் நிச்சயமாக அந்தக் குறையைப் போக்க தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தப்படியாக, கன்னியாகுமரியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர் திரு. எம். சி. பாலன் அவர்கள் டிக்கெட் கொடுப்பதைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். மேலும் காலதாமதம், விரயம் என்பவற்றையெல்லாம் சொன்னார்கள். அதற்காகத்தான் அரசுத் துறையின் மூலமாகவே டிக்கெட்டை அச்சடிப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை போக்குவரத்துத்துறையின் மூலமாகச் செய்யலாமா, அல்லது அரசாங்க அச்சகத்திலே டிக்கெட்டுகளை அச்சடிக்கின்ற காரியத்தைச் செய்யலாமா என்பதை ஆலோசித்து வருகிறோம். பல டிக்கெட்டுகளைக் கொடுக்காமல் ஒரு இடத்திற்கு குறிப்பிட்ட டிக்கெட்டுகளைக் கொடுக்கலாமா என்பதைப்பற்றியும் பரிசீலித்து வருகிறோம்.

அடுத்து கன்னியாகுமரியில் இருக்கிற அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையிலே ஒரு லாயின்ட் டைரக்டராக நியமிக்க வேண்டும் என்று வலியுறுத்திச் சொன்னார்கள். அதற்கான முடிவை விரைவில் செய்ய இருக்கிறோம். இந்தக் கோரிக்கையையும் கவனத்தில் கொள்ளப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து திரு. காசிராமன் அவர்கள் பஸ்ஸிலே டிக்கெட் இல்லாமல் பிரயாணம் செய்துவிட்டால் எந்த இடத்திலிருந்து கட்டணம் வசூலிப்பது என்று கேட்டார்கள். பஸ்ஸில் சில நேரங்களில் அதிகமான எண்ணிக்கை இருக்கின்ற காரணத்தாலே கண்டக்டர் எல்லோருக்கும் டிக்கெட் கொடுக்காமல் இருந்திருக்க முடியும். அல்லது நம்முடைய நண்பரைப்போன்றவர்கள் டிக்கெட் வாங்க மறதியாக இருந்துவிட்டிருக்கலாம். புறப்பட்ட இடத்திலிருந்து டிக்கெட் கேட்டால் நாளைக்கே இங்கே வந்து என்னய்யா, பத்து பைசாவுக்கு டிக்கெட் வாங்காவிட்டால் என்ன, பத்து பைசா கட்டணத்திற்கு முழுவதும் வசூலிக்கிறார்களே என்று சொல்லலாம். டிக்கெட் வாங்காவிட்டால் கிரிமனல் நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்று இருக்கிறது. ஆகவே, எப்படி நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்பதைப்பற்றியெல்லாம் பரிசீலித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவிக்க கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

அடுத்து, ஸ்பேர் பஸ்களுக்கு டாக்ஸ் விதிப்பதைப்பற்றி திரு. காசிராமன் அவர்கள் சொன்னார்கள். சில பஸ் சொந்தக் காரர்கள் ஸ்பேர் பஸ்களை ஆம்னி பஸ்களாகவும், உபயோகிக்கிறார்கள். சில முதலாளிகள் அவற்றை ரெகுலர் பஸ்களாகவும் ஓட்டுகிறார்கள். சில இடங்களில் ஆம்னி பஸ்களில் டிக்கெட் உபயோகித்து ஆட்களை ஏற்றிச்செல்கிறார்கள். ஸ்பேர் பஸ்களை ரெகுலர் ரூட்களில் விடக்கூடிய நிலைமை என் மாவட்டத்தில் கூட

[திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா]

[1970 மார்ச் 21]

நடைபெற்றுவருகிறது. ஆகவே, அவற்றையெல்லாம் கவனித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று உறுதிசூற விரும்புகிறேன். மற்றும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்ன கருத்துக்களுக்கு, நான் விடையளிக்காத, பதில் அளிக்காத பிரச்சினையாக இருந்தாலும் அவற்றிற்கெல்லாம் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன்.

இரண்டு விதத்திலே இரண்டு பிரச்சினைகளை பொதுமக்களுக்குப் பயன்படுகிற அளவிற்குச் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. பப்ளிக் யூடிலிடி என்கிற முறையில் இதைச் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. அதே சமயத்தில் அதில் வருகின்ற தஷ்டத்தையும் தவிர்க்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்தப் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதுடன், தொழிலாளர் பிரச்சினைகளைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அரசு மிக்க அனுதாபத்துடன் கவனிக்கும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நம்முடைய நண்பர் காசிசாமன் அவர்கள் கூட தொழிலாளர்களுக்குப் பரிந்து பேசினார்கள். சில முதலாளிகள் பிராவிடெண்ட் பண்டு தொகையைக் கூட செலுத்துவதில்லை என்றார்கள். அது அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குச் கொண்டு வரப்பட்டால் அதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கலாம். கலெக்டர் அவர்களுக்குக்கூட ரேஷினிங் ரெக்கவரி ஆக்டு மூலம் வசூலிக்க அதிகாரம் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. எனவே, தொழிலாளர்களுக்கான காரியத்தையும் நல்ல முறையில் நடத்தப்படும்.

அடுத்தபடியாக, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அழகர்சாமி அவர்கள் அட்டைவாசரி போர்டிலே தொழிலாளர் சார்பாக ஒருவர் நியமிக்கப்படவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அது நியாயமான கோரிக்கை என்று கருதுகிறேன். அதையும் நமது அரசு பரிசீலிக்கும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நமது மாண்புமிகு உறுப்பினர் குமாரசாமி அவர்கள் தார் ரோடு இல்லாத இடங்களிலெல்லாம் பஸ்கள் போகின்றன என்றார். நான் பொதுப்பணித்துறை மூலமாக புள்ளிவிவரம் தயாரித்து தரச் சொல்லிப் பார்த்தேன் இந்த ரோடுகளையெல்லாம் அப்கிரேடு செய்தால் என்ன செலவாகும் என்று கேட்டபோது தலைமைப் பொறியாளர் அவர்கள் சொன்னார்கள், தமிழ் நாட்டில் பஸ் போகின்ற ரோடுகளையெல்லாம் மேம்படுத்துவதற்கு நூறு கோடி ரூபாய் வேண்டுமென்று, நூறு கோடி ரூபாய் சாத்தியமா என்று இப்போது என்னால் சொல்ல முடியவில்லை. ஆனாலும் ஒரு பேஸ்டுப் ரொக்ராம் என்ற அளவிற்கு காரியம் செய்வதற்கான திட்டமும் உருவாக்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஆனாலும் பஸ் போகின்ற ரோடு சரியான அளவு நிலையிலே இருக்கிறதா, பஸ் போக முடியுமா என்றெல்லாம் சர்ட்டிபிகேட்டு டி.யி. இடத்திலே வாங்கி விட்டுத்தான் அந்த ரூட்டுக்கான அனுமதி தருகிறோம். எனவே குறைபாடு இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. இருக்கிற குறைபாடுகளையெல்லாம்

1970 மார்ச் 21] [திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்காட்சா]

எனது மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தாங்கள் விரும்பும் இடத்திற்கு எல்லாம் பஸ் போகவேண்டும் என்று அந்த ரோடு புஸ் போகிற அளவிற்கு இல்லாவிட்டாலும் பல தீர்ப்பந்தங்களைச் செய்து பெர்மிஷன் கொடுக்கும்படிச் செய்கிறார்கள். அதை செய்யாமல் இருந்தால் நிச்சயமாக இதுபோன்ற காரியங்கள் நடைமுறையிலே நிறைவேற்றப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். எனவே இந்த அளவிற்கு என் கருத்துக்களைச் சொல்லுவதற்கு வாய்ப்பினை தந்ததற்கு நன்றிகூறி இங்கே கொடுத்துள்ள வெட்டுப் பிரேரணைகளை என்மீது கொண்டுள்ள நம்பிக்கையின் காரணமாகவும் நான் கொடுத்த வாதத்திலே திருப்தி அடைந்தோம் என்ற முறையிலேயும் வாபஸ் வாங்கிக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஏகமனதாக நிறைவேற்றித்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM : On a point of clarification, Sir. I have moved a cut motion. I was not given an opportunity to speak. I will elicit information. It will not take more than two minutes.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அப்படியென்றால் கட் மோஷன் மூவ் பண்ணுகிறவர்களுக்கு எல்லாம் பேச அவகாசம் கொடுத்துக் கொண்டு இருக்க முடியுமா?

THIRU K. VINAYAKAM : Be kind enough to listen to me. This is a point which has not been covered by the Minister and not touched by any member. You will appreciate it.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விடை கூடாது என்று அல்ல. உறுப்பினர் தங்கள் மனதிலே இருக்கின்ற கருத்துக்களுக்கு அமைச்சர் விடை அளிக்க வேண்டும் என்று எதிர்பார்க்கக்கூடாது.

THIRU K. VINAYAKAM : My cut motion speaks to that effect.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது வரையிலே யாரும் பேசாததை சொல்லக்கூடாது. 'பாயிண்ட் ஆஃப் க்ளாரிபிகேஷன்' என்றால் அமைச்சர் பேசியதிலே விளக்கம் பெறத்தான் பேசலாம். புதிய கருத்துக்களைச் சொல்ல இது நோம் அல்ல. அமைச்சர் விடை அளித்ததற்குப் பிறகு ஒருவர் பேசுவதற்கு உரிமை கிடையாது.

திரு. கே. வினாயகம் : சூல்ஸ் அப்படி ஒன்றும் கானேமே? சூல்ஸைக் காட்டுங்கள். அமைச்சர் பேசிய பிறகு ஒரு அங்கத் தினரும் விளக்கம் கேட்கக் கூடாது என்று.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விளக்கம் கேட்கக் கூடாது என்று அல்ல. புதிய கருத்துக்களைப் பேசக்கூடாது.

[1970 மார்ச் 21]

திரு. கே. வினாயகம் : தயவு செய்து கன்வேன்ஷனைப் ஃபாலோ பண்ணுங்கள்.

I have always a right to ask for information always. You please refer to the rule. Show me the rule that says that eluciation on a new point is impossible.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நான் என்ன சொன்னேன் என்பதை வினாயகம் அவர்கள் பொறுமையோடு சிந்திக்க வேண்டும். நான் என்ன சொன்னேன்? விளக்கம் தரக்கூடாது என்று சொல்லவில்லை. புதிய கருத்துக்களைப் பற்றிப் பேசக் கூடாது. புதிய கருத்தை அமைச்சர் பேசிய பிறகு மற்ற உறுப்பினர் எழுந்து பேசுவதற்கு இடம் இல்லை. வேண்டுமானால் விளக்கம் பெறுவதற்கு ஓரிரு கேள்விகளைக் கேட்க அனுமதிக்கலாம். எதிர்க்கட்சித் தலைவர் பேசிய பிறகே மற்ற உறுப்பினர்கள் பேசுவதற்கு இடம் தரக்கூடாது என்ற மரபை வைத்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். அப்படி இருக்கும்போது அமைச்சர் அவர்கள் விடை அளித்த பிறகு உறுப்பினர்கள் பேசுவது கூடாது.

திரு. கே. வினாயகம் : நான் ட்ரிப்பூட் கொடுக்கப் போகிறேன். தயவு செய்து பேசுவதற்கு அனுமதிக்க வேண்டும்.

ஸார், அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இருந்தபோது இது மாதிரி போக்குவரத்து தடங்களை நாம் தேசிய மயமாக்கும்போது பொதுவாக தனிப்பட்டவர்கள் பாதிக்கப்பட்டால் அதை எடுத்துக் கொண்ட பிறகு அவர்களுக்கு மாற்றுத் தடம் தருகிறேன் என்று சொன்னார்கள். அப்பொழுது பொறுப்பிலே இருந்த கருணாநிதி அவர்களும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைப் பற்றி ஒன்றும் சிந்திக்கவேயில்லை. செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திலே இருக்கிற பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள்தான் இதன் விளைவாகப் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். இவர்களைப் பற்றி கவலைப் படாமல் ஒன்றும் செய்யவில்லையே? இது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா? இனியாகிலும் அதைப் பற்றி கவனிப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சிப்பார்களா? இது வரையிலே செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தைச் சார்ந்த பஸ் முதலாளிகள் பாதிக்கப்பட்ட பல பேர் ஓட்டாண்டிகளாகப் போய்விட்டார்கள். அவர்கள் மனு போடும்போது அனுதாபத்தோடு சிந்திப்பதற்காக, யோசிப்பதற்காக வழி செய்யவில்லையே? இதைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் என்ன நினைக்கிறார்? அமைச்சர் அவை என்ன நினைக்கிறது? ஒரு வேளை கொடுத்த வாக்குறுதியைக் காற்றில் விட்டு விட்டோம் என்று சொல்லுங்கள் விட்டு விடுகிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினாயகம் அவர்களுக்கு மீண்டும் மீண்டும் சொல்லுகிறேன் விளக்கம் பெறுவதற்கு கேள்வி கேட்கலாமே தவிர புதுக்கருத்தைப் பேசக் கூடாது. வினாயகம் அவர்கள் வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்து இருந்தார். அவருடைய

1970 மார்ச் 21]

[பேரவைத் தலைவர்]

கருத்துக்களை அவர் தாப்பிலே பேசிய உறுப்பினர்களிடம் கொடுத்து பேசச் சொல்லியிருக்கலாம். அல்லது தானே பேசியிருக்கலாம். வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்த வினியகம் அவர்கள் தன் கட்சித் தலைவர் அவர்களிடத்திலே போராடி, நேரத்தைப் பெறுவதற்கு முயற்சி செய்திருக்கவேண்டும். உங்களுடைய கட்சித் தலைவரிடத்திலே உரிமை பெறுவதற்கு பேரவைத் தலைவர்களுக்கு நிற்கமாட்டார். இதைவிட்டு விட்டு இப்படி செய்வது முறையல்ல.

THIRU K. VINAYAKAM: That is all wrong. There is no such rule.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மீண்டும் சொல்லுகிறேன், இன்ஃபர்மேஷன் கேட்பதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆனால் புதிய கருத்தைக் கூறுவதற்கு இடமில்லை.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: பேரவைத் தலைவர் அனுமதியோடு மாண்புமிகு உறுப்பினர் வினியகம் எழுப்பிய பிரச்சனைக்கு பதில் சொல்லக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் வினியகம் அவர்களுக்கு முழுவதும் தெரியும். அவர்கள் பஸ் தடங்களை எடுத்துக் கொள்ளும்போது மாற்றுத் தடங்கள் தருவதாக அரசாங்கம் ஒப்புதல், பிராமிஸ் செய்ததாகக் கூறுகிறார்கள். அப்படி பிராமிஸ் ஒன்றும் செய்ததாக இல்லை. இது பற்றி விவாதிக்கப்பட்டதே தவிர வேறு அல்ல. அப்படி தங்களுக்கு வாக்குறுதி அளித்து இருப்பதாக அந்த உரிமையாளர்கள் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் ஹைக் கோர்ட்டு வரையில் சென்றது மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். உயர் நீதி மன்றத்திலே போய் வாக்குறுதி கொடுக்கப் படவில்லை, ஆல்டர்னேடிவ் பஸ் ரூட் கொடுப்பதாக வாக்குறுதி இல்லை என்று அவர்களே சொல்லிவிட்டார்கள். எனவே இப்போது அந்தப் பிரச்சனைக்கு இடம் இல்லை. இப்போது ஆல்டர்னேடிவ் ரூட்டுகளைக் கொடுப்பதாக இல்லை. 75 மைலுக்கு மேற்பட்ட பஸ் தடங்களைத்தான் பெர்மிட் எக்ஸ்பையர் ஆனபிறகுதான் எடுக்கப் படுகிறது. எனவே அதற்கான தேவையே இல்லை.

திரு நா. காசிராமன்: தலைவர் அவர்களே, ஒரு விளக்கம் கூறிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஆம்னி பஸ்களுக்கும் ஸ்பேர் பஸ்களுக்கும் உண்டான கண்டிஷன்கள் வெவ்வேறானவை. ஸ்பேர் பஸ்களுக்கு டிபார்ட்மெண்டிலே அதிகாரிகளால் பெர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்பட்டால்தான் போக முடியும். அல்லது ரூட் பஸ்களுக்கு பதிலாக போக முடியும். ஆனால் ஆம்னி பஸ்கள் எங்கே வேண்டுமானாலும் போகலாம். இந்த வித்தியாசம் இருக்கிற காரணத்தினாலே ஆம்னி பஸ்களால் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டம் அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை கருத்தில்

[திரு. நா. காசிராமன்]

[1970 மார்ச் 21]

கொண்டு ஸ்பேர் பஸ்களுக்கும் ஆம்னி பஸ்களுக்கும் உண்டான பெர்மிட் கண்டிஷன்களை உள்ளது உள்ளபடியே அமுல் நடத்த அரசு முன்வருமா என்பதைத் தெரிந்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதோடு ~~மாற்றம்~~

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் சொன்ன ஒவ்வொரு கருத்துக்கும் அமைச்சரிடம் விடை பெற வேண்டும் என்று எதிர் பார்க்கக்கூடாது. ஏற்கெனவே நான் சொல்லியிருக்கிறேன், நமது உறுப்பினர்கள் எல்லாம், “நான் சொல்லிய கருத்து ஒவ்வொன்றுக் கும் விடை அளிக்கவில்லையே, நான் அதை சொன்னேனே அதைப் பற்றிய கருத்து என்ன, அமைச்சரின் கருத்து என்ன?” என்று கேட்பதற்கு இது நேரம் இல்லை. அதற்கு இரண்டு மூன்று நாட்களுக்கு முன்பே தெளிவாகவே தீர்ப்பு அளித்து இருக்கிறேன். இதற்கு முன்பு அப்படிப்பட்ட முயற்சி செய்யும் போதெல்லாம் எடுத்துக் கூறியிருக்கிறேன். எனவே, விவாதம் முடிவு பெற்றது.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : இன்றைய விவாதத்தை வைன்டப் பண்ணியது திரு. காசிராமன் அவர்கள். நான் ஒரு சிறு விளக்கம் கோருகிறேன்.

இதற்கு முன்னால் இருந்த போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் இத்துறையில் 2 கோடி ரூபம் சம்பாதித்துத்தருவதாக முதல் அமைச்சரிடம் இரகசியமாகக் கூறினாராமே, அந்த இரகசியத்தை இந்த அமைச்சருக்கும் சொல்லிக் கொடுத்தாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : இந்தத்துறையில் பணிபுரியக் கூடியவர்கள் இண்டஸ்ட்ரியல் வொர்க்கர்ஸ். அவர்களுக்குத் தொழில் துறை சட்டங்கள் பொருந்தும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் புதியதாக இன்னொரு கருத்தை சொல்லக்கூடாது.

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : ஹைபவர் கூபிட்டி ஏற்படுத்தப் பட்டது. அது கொடுத்த தீர்ப்பில் பேட்டாவை மட்டும் அமுலுக்குக் கொண்டுவந்துவிட்டு, சம்பளத்தைப் பொறுத்தவரை என்.ஜி.ஓ.க்களோடு சேர்த்து பே கமிஷன் முடிவிற்கு கிட்டு இருப்பது சரியல்ல. இதை மீண்டும் தரிசிலனை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது. திரு. ரா. கனகசபை, திரு. ஆ. கு. சுப்பையா, டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே ஆகியோர் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் திருப்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டனவாகக் கருதப்பட்டன.

1970 மார்ச் 21]

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் திரு. க. இராமமூர்த்தி, திரு. கே. என். குமாரசுவாமி, திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா ஆகியோர் களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவை அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன் உள்ள கேள்வி:

“நிதிக்கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 55,37,300-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்”.

நிதிக்கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக்கோரிக்கை எண் 30-க்கு வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருந்த திரு. கே. வியாசகம், திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா, திரு. சோ. அழகர்சாமி, திரு. கே. போஜன், திரு. என். வரதராஜன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி.
“நிதிக்கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 19,51,32,700-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்”.

நிதிக்கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிதிக்கோரிக்கை எண் 43-க்கு வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருந்த திரு. க. இராமமூர்த்தி, திரு. சோ. அழகர்சாமி ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டன.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே, திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் திரும்பப்பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டனவாகக் கருதப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி
“நிதிக்கோரிக்கை எண் 43—சாலைப்போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 3,00,36,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்”.

நிதிக்கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

[1970 மார்ச் 21]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் நிகழ்ச்சிகள் இன்று இந்த அளவோடு முடிவுற்றன. 23-3-70 திங்கட்கிழமை காலை 9 மணிக்கு மீண்டும் பேரவை கூடும்.

பின்னர் பேரவை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

7. பேரவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்.

A. Statutory Rules and Orders.

' Nil '

B. Reports, Notifications and Other papers.

@ 80. A Review on Industrial Development in Tamil Nadu 1969-70 (English).

% 81. A Review on Industrial Development in Tamil Nadu 1969-70 (Tamil).

% 82. A Review on Road Transport in Tamil Nadu 1969-70 (English).

83. Report of the Committee on Estimates on the action taken by the Government on the recommendations of the Committee contained in the Report on Madras Record Office (Now Tamil Nadu Archives—14th Report.)

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

@ Despatched to Members on 18th March 1970.

% Despatched to Members on 19th March 1970.